



Bruna Martins Xavier

**Logística Internacional:
A Estrutura Portuária Brasileira de 1990 – 2004**

Monografia apresentada como requisito parcial para a conclusão do curso de bacharelado em Relações Internacionais do Centro Universitário de Brasília – UniCEUB.

Brasília – DF

2005



Bruna Martins Xavier

Logística Internacional:
A Estrutura Portuária Brasileira de 1990 – 2004

Banca Examinadora:

Prof. Cláudio Ferreira da Silva
(Orientador)

Prof. Carlito Roberto Zanetti
(Membro)

Prof. Alaor Sílvia Cardoso
(Membro)

Brasília – DF
2005

AGRADECIMENTOS

Aos meus queridos e amados pais, Vanda e Raul, pelo amor que sempre me dedicaram, e pelo apoio que sempre me propiciaram. Meu amor e reconhecimento eterno.

Aos meus amigos pela força, apoio e ajuda durante a escrita deste trabalho. Lutamos, sobrevivemos, crescemos...acima de tudo como seres humanos. E, por tudo, a saudade há de ficar.

Ao professor Cláudio Ferreira da Silva pelas suas orientações práticas e sábias. Muito obrigado.

RESUMO

Na incessante batalha que se trava em todos os continentes, pela conquista de mercados, tornaram-se os serviços portuários importante instrumento de fomento da exportação, principalmente quando eles são eficientes e baratos. Com a introdução da Lei de Modernização dos Portos, os portos brasileiros passaram a assumir novas funções e dinâmicas que a globalização, a nova localização da produção, a integração econômica, a evolução do transporte marítimo e a logística apresentam na atualidade. Os portos passam a ser vistos como elos da cadeia de logística, servindo como intermediário entre os modais aquaviários e terrestres baseados em eficiência e qualidade. Dessa maneira, o desempenho dos sistema portuário passa a ser analisado do ponto de vista de seu papel natural de articulador dos fluxos nacionais com situação mundial de mercadorias. Assim, o aprimoramento do sistema portuário é de grande importância para o Brasil, na medida em que torna o processo de escoamento da produção mais rápido e barato. Mas ainda há alguns desafios e entraves que precisam ser superados para que os nossos produtos sejam ainda mais competitivos no mercado externo.

ABSTRACT

In the incessant battle for the conquest of markets, the portuary services, mainly when they are efficient and cheap, had become the most important instrument to increase exports. After implementation of Port Modernization Law, the Brazilian ports had assumed a new dynamic and new functions presented by globalization, economic integration, new localization of the production, evolution of the maritime transport and logistics. Nowadays ports are links of the logistic chain serving terrestrial and maritime movements and looking for efficiency and quality. In this sense, the performance of a port can be analyzed according to its natural role of articulator of the national flows with worldwide situation of merchandises. Thus, improve the portuary system is essential for our country, because it becomes the flow of products cheaper and faster. But still it has some challenges and obstacles that need to be surpassed so that our products continue being competitive in the external market.

SUMÁRIO

Resumo / Abstract	4
Introdução e Caracterização do Problema	10
1. Logística.....	12
1.1 Evolução, Conceituação e Arcabouço Teórico.....	12
1.2 Surgimento e Consolidação da Logística no Brasil.....	15
2. A Questão Portuária.....	17
2.1 Privatização das Operações Portuárias	17
2.2 Novos agentes portuários	21
2.3 Os Portos como Elo da Cadeia Logística	25
2.4 A Importância dos Portos	26
2.5 O Mercado Internacional Marítimo em Números	28
2.6 A Navegação de Longo Curso e a Frota Mercante Brasileira	29
3. Os Principais Portos do Brasil: Santos, Vitória e Paranaguá	32
3.1 O Complexo do Porto de Santos	34
3.1.1 Fluxo de Cargas	36
3.1.2 Vantagens	37
3.1.3 O Arcaico e o Moderno: As duas faces do Porto de Santos	38
3.2 Porto de Vitória	39
3.2.1 Área do Porto Organizado	41
3.2.2 Fluxo de Cargas	42
3.2.3 Vantagens	43
3.3 Porto de Paranaguá	44
3.3.1 Fluxo de Cargas	46
3.3.2 Vantagens	48

3.4	Abrangência da Concorrência	49
3.4.1	Concorrência intraporto.....	49
3.4.2	Concorrência inter-portos	50
3.5	Preços e desempenho dos serviços portuários.....	50
4.	Avanços e Entraves à Modernização Portuária.....	55
4.1	Avanços	55
4.1.1	Proteção e Preservação do Ambiente Portuário	55
4.1.2	Planos de Desenvolvimento e Zoneamento – PDZs.....	57
4.1.3	Estímulo à Competitividade, Racionalização e Otimização das Instalações Portuárias	58
4.1.4	Multifuncionalidade	60
4.2	Entraves e Desafios	61
4.2.1	Burocracia.....	61
4.2.2	Tarifas Portuárias.....	62
4.2.3	Aproximar custo e o tempo de movimentação dos portos brasileiros aos padrões internacionais	63
4.2.4	Dragagem	64
4.2.5	Acesso.....	65
5.	O Comércio Exterior e o Subsetor Portuário	67
5.1	Principais Órgãos Intervenientes do Comércio Exterior	67
5.1.1	Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior – MDIC.....	67
5.1.1.1	Secretaria de Comércio Exterior (SECEX) e seus Departamentos	67
5.1.1.2	Câmara de Comércio Exterior – CAMEX.....	69
5.1.2	Ministério da Fazenda - MF	70
5.1.2.1	Secretaria da Receita Federal - SRF.....	70
5.1.2.2	Banco Central do Brasil – BACEN	70
5.1.3	Ministério das Relações Exteriores - MRE	71

5.2	Estrutura Organizacional dos Transportes.....	71
5.2.1	Ministério dos Transportes	71
5.2.1.1	Órgãos singulares	71
5.2.1.2	Entidades Vinculadas	74
5.3	Tribunal Marítimo (TM).....	75
5.4	Ações para o Subsetor Portuário	75
5.4.1	Agenda Portos	75
5.4.2	Reporto	76
	Conclusão	78
	Bibliografia.....	82
	Anexo	86

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Frota de Registro Brasileiro em 2002.....	30
Tabela 2: Frota de Embarcações Afretadas - 2003.....	31
Tabela 3: Os Cinco Principais Portos Brasileiros	33
Tabela 4: Participação nas Exportações (janeiro a julho de 2004).....	33
Tabela 5: Acompanhamento dos Preços e do Desempenho dos Serviços Portuários - Evolução dos Preços Médios Totais dos Contêineres (1997-2003)	52
Tabela 6: Acompanhamento dos Preços e do Desempenho Operacional dos Serviços Portuários – Comparativo dos Indicadores de Desempenho Operacional de Contêineres	53

LISTA DE SIGLAS

AFRMM - Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante
ANTAQ - Agência Nacional de Transportes Aquaviários
ANTT - Agência Nacional de Transportes Terrestres
BACEN – Banco Central do Brasil
CAMEX - Câmara de Comércio Exterior
CAP - Conselho de Autoridade Portuária
DECEX - Departamento de Operações de Comércio Exterior
DECOM - Departamento de Defesa Comercial
DEINT - Departamento de Negociações Internacionais
DEPLA - Departamento de Planejamento e Desenvolvimento do Comércio Exterior
DNIT - Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes
FMM - Fundo da Marinha Mercante
FNIT - Fundo Nacional de Infra-Estrutura de Transportes
GLP – Gás Liquefeito de petróleo
MF - Ministério da Fazenda
MRE - Ministério das Relações Exteriores
MT - Ministério dos Transportes
OGMO - Órgão Gestor de Mão-de-Obra
PDZ - Plano de Desenvolvimento e Zoneamento
SECEX - Secretaria de Comércio Exterior
SRF- Secretaria da Receita Federal
TM - Tribunal Marítimo
TPB - Toneladas de Porte Bruto

Introdução e Caracterização do Problema

Imaginar um porto é algo quase imediato, talvez para a maioria das pessoas. Mas se nessa caracterização fossem incluídos aspectos funcionais e institucionais, certamente essa imagem não seria tão imediata.

Por esta razão, este trabalho pretende compreender esses aspectos que influem no desempenho do sistema portuário brasileiro de 1990 a 2004 e a sua importância para inserção competitiva do Brasil nos fluxos de comércio internacional. A escolha de tal objeto de estudo deve-se ao fato do sistema portuário de nosso país movimentar anualmente mais de 500 milhões de toneladas de carga, distribuídos em aproximadamente 60% de graneis sólidos, 28% de graneis líquidos e 12% de carga geral¹. Sendo o ponto de integração entre os modais terrestre e marítimo, os portos têm ainda a função de amortecer o impacto do fluxo de cargas no sistema viário local, através da armazenagem e da distribuição física. Como atualmente o Brasil está presenciando recordes consecutivos nas exportações, que geram aumento dos preços do frete além de uma demanda acirrada por navios e contêineres, o problema consiste em identificar não só as mudanças oriundas com a introdução da Lei de Modernização dos Portos, mas também, o impacto desta Lei na infra-estrutura portuária, tendo em vista a importância dos portos como parte da cadeia de logística.

Ainda, visando o estabelecimento de marcos regulatórios, é útil examinar os portos sob o papel que eles desempenham como elos das cadeias logísticas. Para isso como referenciais teóricos utilizar-me-ei dos autores Samir Keedi e Paulo Roberto Ambrosio Rodrigues pois convergem na mesma linha de pensamento sobre a questão logística e a sua intensificação na década de 90 a partir da difusão da globalização.

O primeiro capítulo tratará deste assunto, fazendo uma breve incursão sobre a história da logística e introduzindo também o conceito atual deste termo. No segundo capítulo será abordada a relação entre a logística e questão portuária, bem como a

¹ BRASIL. Ministério dos Transportes. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. Anuário Estatístico Portuário – 2003. Brasília: ANTAQ, 2004. Disponível em: <http://www.antaq.gov.br>. Acesso em: 28/01/05

intensificação dessa relação com extinção da Portobrás e a promulgação da Lei de Modernização dos Portos (Lei nº 8.630/93).

No terceiro capítulo serão apresentados os portos mais importantes para o nosso país e economia, a partir da avaliação logística dos mesmos, utilizando tanto as variáveis nível, intensidade e qualidade dos serviços prestados quanto as variáveis referentes ao valor, quantidade e tipo de carga movimentada.

O quarto capítulo atenta para os avanços e dificuldades que os portos brasileiros enfrentam e o quinto analisa os aspectos do comércio exterior brasileiro, delineando os principais órgãos responsáveis pelo seu bom desempenho. Em seguida, descrevemos a nova estrutura do setor de transportes e as recentes ações políticas tomadas pelo governo a fim de se avançar na modernização e a melhor capacitação do sistema portuário brasileiro. Por último, os resultados obtidos com esse trabalho.

Para a escrita desse trabalho foram utilizados como meios de pesquisa, além de livros, relatórios e periódicos, análises estatísticas e estudos inerentes a tal temática que estão disponibilizados na internet e que são publicados por alguns órgãos do Governo como: Ministério dos Transportes (MT), Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC), Ministério das Relações Exteriores (MRE), Secretaria de Transportes Aquaviários (ANTAQ), Capitania de Portos, Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (GEIPOT) e Sistema de Análise das Informações de Comércio Exterior via Internet (Sistema Aliceweb). Também foram utilizadas informações disponíveis nos sites dos portos de Paranaguá, Santos e Vitória.

1. Logística

1.1 Evolução, Conceituação e Arcabouço Teórico

Embora possa parecer um conceito relativamente novo, devido a efetiva aplicação prática ser de apenas alguns anos ou algumas décadas, a primeira tentativa acerca de definir o termo Logística² foi empreendida pelo Barão Antoine-Henri de Jomini (1779-1869) em seu livro *Sumário da Arte da Guerra*. Baseado em experiências vividas em campanha de guerra como General do exército francês sob o comando de Napoleão Bonaparte, Jomini repartiu a arte da guerra em seis partes: estratégia, grande tática, logística, engenharia, pequena tática e a relação entre o estadista e a guerra. Com o passar do tempo, alguns destes termos permaneceram, apesar de haverem sofrido mudanças e não mais abarcar as realidades a que se referiam. E um desses termos é a Logística. Para ele, significava a “*arte prática de movimentar exércitos*”³, isto é, seria tudo aquilo no campo da atividade militar excluindo o combate. “Era tudo o que dizia respeito ao processo e controle do movimento. No melhor estilo tradicional, eram as dificuldades do controle da marcha e das pausas, da coordenação do movimento da força (não da manobra) que formavam o centro da ‘logística’.”⁴

Com a Segunda Guerra Mundial – a maior operação logística realizada naquele tempo – o significado de Logística atingiu um escopo muito maior tanto em evolução quanto em refinamento, uma vez que as operações militares determinavam a utilização de quantidades e variedades de suprimentos, até então, jamais atingidos. “Conseqüentemente, as Forças Armadas aliadas compreenderam que a Logística abrangia todas as atividades

² A palavra logística é derivada do francês *logistique* que se referia ao posto de *Marechal des Logis* – responsável pelo suprimento, administração e acomodação das tropas em campanha.

³ JOMINI, Antoine-Henri, Baron de. *The Art of War*. Westport (Conn.), Greenwood Press, n.d.[1862], p.230 apud PROENÇA JR, Domício, DINIZ, Eugenio & RAZA, Salvador. “Os Fundadores do Pensamento Estratégico”, In: *Guia de Estudos de Estratégia*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1999, p.62

⁴ PROENÇA JR, Domício, DINIZ, Eugenio & RAZA, Salvador. “Os Fundadores do Pensamento Estratégico”, In: *Guia de Estudos de Estratégia*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1999, p.62

relativas à provisão e administração de materiais, pessoal e instalações, além da obtenção e prestação de serviços de apoio”⁵ durante a Guerra.

Assim, o desenvolvimento da logística estava intrinsecamente ligado ao progresso das atividades militares e das necessidades resultantes da guerra. Não se limitava apenas aos mecanismos de transporte, mas também ao suporte, preparativos administrativos, reconhecimentos e inteligência envolvidos na movimentação e sustentação das forças militares.

Já nos anos 50, o termo passa a ser empregado na manufatura e comércio para descrever as atividades com movimento eficiente de produtos acabados da produção para o cliente, e em alguns casos incluía o movimento de matérias-primas do fornecedor para a produção e as empresas passaram a enfatizar a satisfação do cliente.

Durante os anos 60 e 70, a logística torna-se uma ferramenta fundamental

“...na definição de estratégias empresariais competitivas, reestruturando procedimentos operacionais de forma a capitalizar esforços na conquista de clientes que, cada vez mais, confronta o preço com outras variáveis, a saber: qualidade do produto, rapidez do atendimento e serviços oferecidos.”⁶

Na década de 80, há o aprimoramento de diversas técnicas em logística como, por exemplo, o *just in time*, mostrando assim o êxito de práticas logísticas como esta e a necessidade de se unir a logística ao marketing, produção e outras funções empresariais. Além disso, temos que destacar a revolução tecnológica que estimulou o aumento na utilização de computadores na administração da logística. Conseqüentemente, permitiu a disseminação e a disponibilização de informações em tempo hábil. Isso também acelerou o processo de tomada de decisão. O monitoramento constante do processo logístico e a análise sistemática de custos e serviços a clientes proporcionavam maior flexibilidade às operações, direcionando todos os esforços em busca de oportunidades lucrativas.

⁵ RODRIGUES, Paulo Roberto. *Introdução aos Sistemas de Transporte no Brasil e à Logística Internacional*. São Paulo: Aduaneiras, 2002, p.121

⁶ RODRIGUES, Paulo Roberto. Op. Cit, p.130

Nos anos 90, com o advento da globalização da economia mundial, a presença de um cenário marcado pela competitividade comercial entre os países e os avanços obtidos na área de telecomunicações, a indústria e o comércio passaram a considerar o mercado mundial dividido entre fornecedores e clientes.

Assim, o conceito de logística passa a significar:

“conjunto de atividades direcionadas a agregar valor, otimizando o fluxo de materiais, desde a fonte produtora até o consumidor final, garantindo o suprimento na quantidade certa, de maneira adequada, assegurando sua integridade, a um custo razoável, no menor tempo possível e atendendo a todas as necessidades do cliente.”⁷

Como pode ser visto, a logística compreende a transferência de uma mercadoria do seu ponto de origem até o seu destino final, com o melhor preço, tempo e qualidade como forma de melhorar a competitividade de um país ou empresa frente ao mercado internacional. O processo logístico nunca pára, está ocorrendo em todo mundo agora, fazendo com que os bens e serviços sejam disponibilizados para os consumidores de todo o mundo de acordo com as suas necessidades e exigências.

Pode-se dizer também, que a logística não pode ter modelo, pois o que foi adotado ontem pode não ser adequado hoje ou amanhã. É um processo permanente de escolha que visa a maneira mais eficiente de se transferir um produto do seu ponto de origem ao seu destino final, ou seja, não há um modelo determinado para se seguir pois o sucesso de um processo logístico consiste na combinação de diversos elementos – incoterms, preço, tempo, qualidade, quantidade, seguro, fretes, transportes, mão-de-obra, armazenagem, etc – de modo a torná-lo sempre competitivo.

Portanto, uma estrutura de logística montada adequadamente com base nas variáveis citadas anteriormente, pode representar para o país e suas empresas a

⁷ Idem, p.124

lucratividade ou o prejuízo na atividade exportadora ou importadora, e por conseguinte, a sua manutenção, incremento ou retirada do jogo das trocas internacionais.

1.2 Surgimento e Consolidação da Logística no Brasil

No Brasil, a história da Logística é ainda muito recente. Enquanto o restante do mundo abria sistematicamente as fronteiras e integrava as respectivas economias em blocos econômicos, modificando assim, o contexto mundial no qual se inseria o comércio internacional e aumentando a interdependência entre as nações, o Brasil mantinha sua economia totalmente fechada para o mundo, restringindo as importações com vistas a salvaguardar as suas indústrias. Vivíamos sob um período de paternalismo estatal que podia ser exemplificado pela “proibição de importação de veículos e pela reserva de mercado para a indústria da informática, ambas mantidas durante muitos anos até a abertura comercial no início dos anos 90”⁸ e que levou o país ao atraso conhecido em relação aos demais países. Como podemos notar,

“...nesses dois casos, a indústria brasileira sofreu consideráveis atrasos tecnológicos, retendo com isso o desenvolvimento do país, principalmente na questão da informática, área absolutamente fundamental e estratégica num mundo moderno, informatizado e ágil, integrado e sem fronteiras, onde as ações afetam a todos. Insistido na proibição da importação [de automóveis], e conseqüentemente fabricação interna de computadores, cuja tecnologia não dominávamos adequadamente, atrasamos o nosso desenvolvimento por vários anos, talvez décadas.”⁹

Esse atraso se reflete até hoje em nosso comércio exterior, tanto no que se refere ao PIB – Produto Interno Bruto quanto na nossa irrisória participação no comércio internacional.

⁸ KEEDI, Samir. “O Novo Paradigma dos Preços das Mercadorias e Logística”, In: *Logística de Transporte Internacional: Veículo Prático de Competitividade*. São Paulo: Aduaneiras, 2004, p.74.

⁹ Ibidem

Foi somente nos anos 90 que a logística subiu a patamar privilegiado graças a abertura comercial conduzida pelo Governo Collor e à privatização das operações portuárias. Até então, o Brasil que impunha uma política protecionista à sua produção, sofre um processo inverso: no início da década de 90, o Governo Collor dá uma guinada na política de importações, colocando um fim no período das “reservas de mercado” e incentivando a economia brasileira à concorrência internacional. Assim,

“...ao confrontar nossa economia, por consequência nossas empresas e mercado interno, com a economia internacional, tivemos de proceder mudanças em nosso modo de pensar e em nossas empresas, para que elas pudessem competir e continuar sobrevivendo.”¹⁰

Contudo, para que isso pudesse acontecer, as empresas e seus dirigentes passaram a identificar e isolar com precisão cada um dos elementos que afetavam tanto os seus custos quanto a competitividade de seus produtos no mercado externo. Foi preciso reordenar os recursos existentes para a produção e otimizar o mecanismo de fluxo de bens, proporcionar a quantidade certa a ser suprida da maneira mais adequada, estabelecer parcerias com fornecedores para desmobilizar os estoques, garantir a integridade física das mercadorias para diminuir os custos com os seguros, atender às exigências do mercado consumidor, aperfeiçoar a matriz de transportes tanto no que se refere aos insumos quanto distribuição física internacional de mercadorias.

Dessa maneira, a abertura da nossa economia para os países e empresas estrangeiras nos levou a melhorar procedimentos internos sendo o mais importante destes o avanço empreendido em nossos processos logísticos, embora saibamos que ainda não são os ideais e, que, portanto temos muito a caminhar nesse campo.

¹⁰ KEEDI, Samir. “Importância Atual da Logística”, In: *Logística de Transporte Internacional: Veículo Prático de Competitividade*. São Paulo: Aduaneiras, 2004, p.54.

2. A Questão Portuária

2.1 Privatização das Operações Portuárias

Esse foi um fator que contribuiu para o fortalecimento da logística no país. Durante as décadas de 70 e 80, a Empresa Brasileira de Portos S.A – Portobrás era a responsável pela gestão dos portos públicos. Os portos eram administrados diretamente por essa empresa ou através das Companhias Docas. A Portobrás controlava as administrações portuárias e as concessionárias, além de definir os programas orçamentários, as políticas tarifárias e de pessoal, e as decisões sobre novos investimentos. As competências da Portobrás estavam previstas no art.4º da já revogada Lei nº6.222 de 1975. Convém, então, citar algumas:

“Art.4º. Para a realização de suas atividades, compete à PORTOBRÁS:

I- Promover a execução da Política Portuária Nacional, segundo diretrizes baixadas pelo Ministério dos Transportes;

II - realizar ou promover e aprovar estudos, planos e projetos destinados à construção, expansão, melhoramento, manutenção e operação dos portos, bem como executar serviços de assistência técnica para os mesmos fins;

III- executar ou promover, autorizar e aprovar a execução de obras e serviços de construção, expansão e melhoramento de portos ou de suas instalações, qualquer que seja o regime de exploração dos mesmos;

IV - administrar e explorar os portos;

V - fiscalizar a administração e exploração dos portos que se encontrem em regime de concessão ou autorização;

VI- coordenar, superintender e fiscalizar, técnica, operacional e administrativamente, as entidades que lhe sejam vinculadas”.

Como se pode notar a Portobrás tinha a finalidade de realizar atividades relacionadas com a construção e exploração dos portos, exercendo a supervisão,

orientação, coordenação, controle e fiscalização sobre as atividades empreendidas. O sistema de gestão para o porto público era de natureza autoritária, detentor do monopólio na prestação dos serviços portuários em terra, que eram exercidos pela Administração Portuária. Possuidor e “formador de um vasto ambiente portuário, bem como provedor dos recursos para investimento no subsetor, o Governo possuía todos os elementos de gestão da atividade, razão pela qual pouco a partilhava com os setores nela envolvidos”.¹¹ Mas, com a extinção da Portobrás em 1990, suas obrigações e direitos decorrentes de norma legal, ato administrativo ou contrato passaram à União.

Com as modificações ocorridas na esfera do comércio internacional, a crescente interdependência entre os Estados e a redemocratização do País tornou-se imperativo a reforma do sistema portuário brasileiro. A modernização do subsetor portuário constituiu um dos maiores desafios para a inserção competitiva do Brasil nos fluxos do comércio internacional. Foi no início dos anos 90 quando a abertura da economia brasileira “constituía-se numa opção fundamental para a ‘estabilização monetária’, que a questão das infra-estruturas portuárias explicitou-se, de um lado, como um eixo fundamental da modernização e, por outro, das reformas do Estado.”¹²

Em 1991, os primeiros passos foram dados para a elaboração de uma nova norma legal. Houve uma grande mobilização de atores ligados à problemática portuária – trabalhadores, empresários, entidades sindicais, usuários, setores governamentais, técnicos e políticos – e intensas discussões no Congresso Nacional que levaram à promulgação da Lei 8.630 em fevereiro de 1993.

A implantação da Lei de Modernização dos Portos foi a responsável pelas maiores mudanças logísticas no país. Foi a lei que

¹¹ PORTO, Marcos Maia. “Desenho Institucional e Modelos de Gestão Portuária: O Caso Brasileiro”, In: SILVA, Gerardo & COCCO, Giuseppe (orgs). *Cidades e Portos: os espaços da globalização*. Rio de Janeiro: DP&A, 1999, p.234

¹² SILVA, Gerardo & COCCO, Giuseppe (orgs). *Cidades e Portos: os espaços da globalização*. Rio de Janeiro: DP&A, 1999, p.10-11

“...determinou a privatização das operações portuárias no Brasil, tirando essas operações do Estado e entregando-as às empresas privadas para a exploração, através de concessões por 20/25 anos, com direito a renovação por igual período. Essa lei mudou a face de nossos portos e seus serviços, provocando neles um grande aumento na produção e produtividade, colocando o país mais perto dos demais na movimentação de cargas.”¹³

É uma lei basicamente voltada para a gestão dos portos públicos brasileiros tornando o sistema portuário mais dinâmico ao agregar novos agentes ao sistema e ao reestruturar as atividades ali executadas.

Tal reestruturação (veja o quadro abaixo) se baseia na descentralização, desregulamentação, desfederalização, que norteiam a reforma do Estado. Além disso, estabeleceu uma nova ótica para o subsetor, incrementando a participação de estados, de municípios, e de entidades mistas e privadas para atuar na exploração da atividade portuária. Criou também a competição entre os portos, quando esses passaram a planejar e gerenciar suas próprias atividades, de forma independente, procurando obter vantagens competitivas e eficiência em relação aos demais portos.

Assim, essa reestruturação portuária obrigou a atividade, em especial as Administração Portuárias, a “assumir funções não estritamente portuárias como também comerciais, industriais, e de distribuição física de mercadorias, agregando valor à atividade”¹⁴, isto é, os portos estavam assumindo funções que eram próprias da logística.

É importante ressaltar que mesmo após a privatização das operações portuárias, a política portuária continuou a ocupar um espaço reduzido na agenda do governo. Era verdade que o sistema portuário havia mudado desde 1993, mas era verdade também que o sistema regulatório só foi aparecer uma década depois e que a promoção de políticas públicas foi esquecida. Como resultado, não foi possível reduzir o Custo Brasil naquele que era o mais importante elo da cadeia logística.

¹³ KEEDI, Samir, op. Cit, p.55

¹⁴ PORTO, Marcos Maia, op. Cit, p. 222

ALTERAÇÕES NO PORTO PÚBLICO

Antes	<ul style="list-style-type: none"> • Monopólio da Administração Portuária na realização dos serviços de capatazia (trabalho no cais, armazenamento e carregamento de mercadorias); • Monopólio dos sindicatos obreiros nos serviços de estiva e pagamento da mão de obra portuária; • Quadro legal fortemente regulamentado, quer por leis esparsas, quer por atos administrativos, havendo pouquíssimo espaço à negociação coletiva; • Expressiva presença de órgãos estatais na administração dos assuntos portuários, como a PORTOBRÁS, SUNAMAM (Superintendência Nacional da Marinha Mercante), Conselhos Superior e Regionais do Trabalho Marítimo e órgãos vinculados ao Ministério do Trabalho; • Ausência de competição entre os portos, diante da regulamentação também dos preços cobrados pela movimentação de cargas.
Depois	<ul style="list-style-type: none"> • Partilha da gestão dos portos entre OGMO e CAP; • Criação de operadores portuários privados encarregados da operação portuária em terra e a bordo e arrendamento de instalações; • Administração Portuária se afasta do gerenciamento da mão-de-obra; • OGMO responsável pela escalação e pagamento do trabalhador portuário; • Introdução de parâmetros ambientais; • Entidades mistas e privadas passaram a atuar na exploração das atividades portuárias; • Competição entre os portos • Abertura para a implantação de uma economia de mercado

Passados onze anos de Lei, a falta de planejamento ante a expansão do comércio exterior brasileiro e a falta de políticas públicas para o subsetor só poderia resultar em problemas como a falta de transparência nos preços dos serviços portuários e de infraestrutura adequada provocando jogo de soma zero na eficiência do sistema. Tais problemas se acentuaram de tal modo, que hoje, o sistema portuário e logístico estão à beira de um colapso.

O governo corre agora atrás do tempo perdido, querendo promover não apenas a melhoria da infra-estrutura, mas um planejamento adequado do espaço portuário, da sua acessibilidade e de uma gestão integrada para que vise o fortalecimento da economia nacional. Para isso, deve gastar cerca de R\$ 1, 6 bilhão de reais para dotar os portos de condições adequadas de operação.

2.2 Novos agentes portuários

Essas novas figuras fazem parte do arcabouço organizacional do novo ambiente portuário e constituem uma parcela da reforma introduzida pela Lei de Modernização dos Portos.

- Autoridade Portuária

A Administração Portuária, denominada de Autoridade Portuária, participava ativamente das operações portuárias no regime anterior à Lei 8.630/93. A nova lei veio fortalecer e enfatizar o caráter público da Autoridade Portuária como Administradora do Porto atuando de forma conjunta com as autoridades aduaneira, policial, marítima, sanitária e ambiental.

Coube à Administração Portuária uma nova missão: a de se voltar para a gestão da atividade e se afastar da administração e gerenciamento da mão-de-obra portuária. Nesse contexto fica a seu cargo a gestão dos destinos do porto e das áreas comuns portuárias, aplicar tarifas, aplicar regulamentos aos operadores portuários e questões relacionadas ao Marketing. Além disso, caberá a ela também a promoção, fiscalização, preservação do meio ambiente e gestão comercial da atividade portuária.

Contudo, a Lei pôs fim ao monopólio da exploração das instalações no porto organizado¹⁵ ao promover a partilha da exploração e da prestação de serviços – incluindo os serviços de capatazia que antes eram executados com exclusividade pela Administração Portuária – com o setor privado, tornando-a uma administradora de um “condomínio portuário”¹⁶, isto é, da parte comum a todos.

¹⁵ Segundo o art.1, § 1º, inciso I, da Lei de Modernização dos Portos, o porto organizado é aquele “construído e aparelhado para atender às necessidades da navegação e da movimentação e armazenagem de mercadorias, concedido ou explorado pela União, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob a jurisdição de uma autoridade portuária”.

¹⁶ De acordo com Marcos Maia Porto “o porto organizado, através de sua administração, deve ser visto como um condomínio onde o objeto de gestão é o patrimônio portuário, que está sob a guarda e gestão de uma entidade pública, mas que pertence a toda a sociedade e, mais especificamente, aos usuários (segmentos presentes) do porto e seus beneficiários. Como num condomínio, os detentores de parte dessa atividade

- Conselho de Autoridade Portuária (CAP)

O Conselho de Autoridade Portuária é dividido e representado pelos seguintes blocos: I- representantes do poder público (Governos Federal, Estadual e Municipal), II- dos operadores portuários (Administração do Porto, armadores, titulares de instalações portuárias privadas localizadas dentro da área do porto organizado e demais operadores portuários), III- dos trabalhadores portuários avulsos e demais portuários, IV- dos usuários dos serviços e afins (donos e consignatários de cargas, exportadores, importadores, e dos terminais retroportuários). Seu papel é o de promover, junto com a Administração Portuária, a atividade. Tem como funções estabelecer o regulamento de exploração e o regulamento interno, estimular a competitividade, definir o horário de funcionamento do porto, homologar as tarifas, promover a racionalização e otimização das instalações portuárias, proteger o meio-ambiente e estipular regras de concorrência.¹⁷

- Órgão Gestor de Mão-de-Obra (OGMO)

Órgão de finalidade pública, sem fins lucrativos, que tem por objetivo principal centralizar e administrar a prestação de serviços nos portos organizados do Brasil, isto é, um órgão que concentra a administração do trabalho portuário. Vê-se que com a nova Lei há uma mudança na organização do trabalho portuário: o que era antes bipartido entre Companhia Docas e os sindicatos, ou seja, o gerenciamento da mão-de-obra, agora fica centralizado no OGMO.

É responsável pelo fortalecimento da mão-de-obra do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso e treinamento. Registra o trabalhador portuário avulso, cadastra o trabalhador portuário, submete à Administração do Porto e ao Conselho de

ficam sob a orientação de uma autoridade que estabelece, em conjunto com os demais condôminos, as regras e regulamentos de exploração da atividade, bem como as fiscaliza, coleta as taxas condominiais etc.”

¹⁷ Para mais detalhes consultar o art.30 da Lei nº8.630/93 em anexo

Autoridade Portuária propostas que visem o aperfeiçoamento da operação portuária e a valorização econômica do porto.

- Operador Portuário

É a pessoa jurídica pré-qualificada pela Administração do Porto para executar a movimentação e a armazenagem de mercadorias, que podem ser de uso público (carga própria) ou privativo (de carga própria e de terceiros) na área do porto organizado¹⁸. Sua remuneração é oriunda do serviço prestado ao seu contratante, podendo ser por contêiner, tonelada ou unidade.

- Trabalhador Portuário

O artigo 57, § 3º, da Lei nº 8.630/93, enumera e descreve as atividades exercidas pelos trabalhadores nos portos organizados. O trabalho portuário de estiva, capatazia, conferência de carga, conserto de carga, bloco e vigilância de embarcações serão realizadas pelos trabalhadores portuários com vínculo empregatício e pelos trabalhadores portuários avulsos. Atividades destinadas aos trabalhadores portuários:

“§ 3º Considera-se:

I - Capatazia: a atividade de movimentação de mercadorias nas instalações de uso público, compreendendo o recebimento, conferência, transporte interno, abertura de volumes para a conferência aduaneira, manipulação, arrumação e entrega, bem como o carregamento e descarga de embarcações, quando efetuados por aparelhamento portuário;

II - Estiva: a atividade de movimentação de mercadorias nos conveses ou nos porões das embarcações principais ou auxiliares, incluindo o transbordo, arrumação, peação e despeação, bem como o carregamento e a descarga das mesmas, quando realizados com equipamentos de bordo;

III - Conferência de carga: a contagem de volumes, anotação de suas características, procedência ou destino, verificação do estado das mercadorias, assistência à pesagem, conferência do

¹⁸ A Lei de Modernização dos Portos, art.1, §1º, inciso IV define a área do porto organizado como aquela “compreendida pelas instalações portuárias, quais sejam, ancoradouros, docas, pontes e *piers* de atracação e acostagem, terrenos, armazéns, edificações e vias de circulação interna, bem como pela infra-estrutura de proteção e acesso aquaviário ao porto tais como guias-correntes, quebra-mares, eclusas, canais, bacias de evolução e áreas de fundeio que devam ser mantidas pela Administração do Porto.”

manifesto, e demais serviços correlatos, nas operações de carregamento e descarga de embarcações;

IV - Conserto de carga: o reparo e restauração das embalagens de mercadorias, nas operações de carregamento e descarga de embarcações, reembalagem, marcação, remarcação, carimbagem, etiquetagem, abertura de volumes para vistoria e posterior recomposição;

V - Vigilância de embarcações: a atividade de fiscalização da entrada e saída de pessoas a bordo das embarcações atracadas ou fundeadas ao largo, bem como da movimentação de mercadorias nos portalós, rampas, porões, conveses, plataformas e em outros locais da embarcação;

VI - Bloco: a atividade de limpeza e conservação de embarcações mercantes e de seus tanques, incluindo batimento de ferrugem, pintura, reparos de pequena monta e serviços correlatos.”

Cabe ressaltar, que tais atividades não constituem, cada uma delas, categorias profissionais. A categoria profissional, a rigor, é a de trabalhador portuário. Assim, capatazia, estiva, conserto de embarcações, conferencia, vigilância e trabalho de bloco “são atividades compreendidas na categoria profissional de trabalhador portuário, cujo exercício dependerá de prévia habilitação profissional”¹⁹ em conformidade com o art.19, inciso II, da Lei 8.630/93²⁰.

- Arrendatário

As instalações portuárias eram consideradas bens públicos e a sua exploração só podia ser realizada pela Administração do Porto. Atualmente é a iniciativa privada a encarregada da exploração dos terminais de uso privativo (misto ou de carga própria) e dos terminais de uso público através do arrendamento das áreas portuárias. Difere do operador portuário por ter essas áreas sob sua guarda e gestão.

- Práticos (Pilotos Marítimos)

¹⁹ PINTO, Cristiano Paixão Araújo & FLEURY, Ronaldo Curado. *A modernização dos portos e as relações de trabalho no Brasil*. Porto Alegre: Síntese, 2004, pág.35

²⁰ “Art. 19. Compete ao órgão de gestão de mão-de-obra do trabalho portuário avulso:
II – promover a formação profissional e o treinamento multifuncional do trabalhador portuário”

Pessoal técnico especializado, detentor de grande conhecimento marítimo e náutico que orienta os comandos dos navios nas manobras de entrada e saída dos portos.

2.3 Os Portos como Elo da Cadeia Logística

Durante o período que se seguiu à extinção da Portobrás e a promulgação da Lei nº 8.630/93 até o início de 1995, “a movimentação nos portos públicos apresentou um crescimento de 38%. (...) Tal fato é explicado pelo aumento da carga geral nesse período, da ordem de 36%, carga [essa] quase exclusiva do porto público”²¹ já que este se especializou nessa movimentação e cujas características são de um maior uso de mão-de-obra e um elevado grau de diversidade de forma, manuseio e valor.

Assim, o aumento no volume de carga transacionada e a forma de tratamento dada a mesma trouxeram como conseqüências a inserção da atividade portuária brasileira dentro da economia de escala e a “desativação de antigas áreas portuárias e a criação de novas unidades, capacitadas para manusear e armazenar substanciais volumes de cargas granelizadas, sólidas ou líquidas, e containerizadas, para posterior comercialização”²².

Houve com isso uma evolução nas funções dos portos. Os portos se especializaram nos tipos de carga predominante e na tecnologia dos navios por eles atendidos, buscando soluções para a aumentar a produtividade nas operações portuárias. Passaram a gerir articuladamente os movimentos dos navios que demandavam no cais do porto, nos fluxos de mercadorias entre os navios e a área portuária, nos fluxos entre esta e os modais terrestres à carga e descarga e ainda nos fluxos entre os diversos recintos da área portuária.

Esta gestão física de espaços e fluxos exige uma constante atenção aos movimentos, uma perspectiva ampla de planejamento e controle das intervenções, e principalmente,

²¹ PORTO, Marcos Maia. “Desenho Institucional e Modelos de Gestão Portuária: O Caso Brasileiro”, In: SILVA, Gerardo & COCCO, Giuseppe (orgs). *Cidades e Portos: os espaços da globalização*. Rio de Janeiro: DP&A, 1999, p. 227. Embora a lei tenha colocado fim ao monopólio na movimentação de carga geral, na prática essa é ainda a carga do porto público por excelência.

²² PORTO, Marcos Maia, op. Cit., p.221

coordenação e articulação entre os múltiplos agentes que atuam no sistema portuário. Isto porque o aumento do volume de cargas e a complexidade de fluxos transformaram o porto em um elo da cadeia de logística, preocupado com a gestão dos tempos, fluxos e produtividade.

2.4 A Importância dos Portos

O comércio exterior é uma atividade voltada para a compra, venda e troca de bens, mercadorias e serviços, bem como a circulação de mão-de-obra e capitais entre os países. É o grande diferencial entre os países, pois quanto mais integrados estiverem os povos, maior será o benefício auferido pelo país e seus cidadãos no envio e recebimento de produtos.

O nosso comércio exterior é processado em sua grande parte pelo modal marítimo, representando aproximadamente 95% do nosso transporte de carga na exportação e importação. Portanto, o fluxo de mercadorias destinadas ao mercado internacional está direcionada em sua maioria aos portos brasileiros e é por eles processados.

Os portos são o ponto de integração entre os modais terrestre e marítimo, e têm como função “amortecer o impacto do fluxo de cargas no sistema viário local, através da armazenagem e da distribuição física”.²³

O sistema portuário movimenta mais de 500 milhões de toneladas de carga, distribuídos em aproximadamente 60% de graneis sólidos, 28% de graneis líquidos e 12% de carga geral²⁴ e em 2004 presenciou recordes consecutivos nas exportações.

Contudo, esses sucessivos recordes estão provocando o estrangulamento do sistema logístico dos portos brasileiros. Vê se que

²³ Paulo Roberto A. Rodrigues. “A Integração da Cadeia de Logística Internacional”, In: *Introdução aos Sistemas de Transporte no Brasil e à Logística Internacional*. São Paulo: Aduaneiras, 2002, p.159

²⁴ BRASIL. Ministério dos Transportes. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. Anuário Estatístico Portuário – 2003. Brasília: ANTAQ, 2004. Disponível em: <http://www.antaq.gov.br>. Acesso em: 28/01/05

“...apesar dessa “vitalidade”, atualmente os portos públicos brasileiros são instalações com um perfil inadequado para o atual padrão de atividade portuária mundial, que, (...), é de consumo elevado de capital e meio ambiente. Nossos portos estão, na sua maioria, encravados em centros urbanos, com deficiência de áreas e instalações, impossibilitados de crescer [ainda mais] em volume de atividade, agregando cargas industriais que hoje sustentam os maiores portos do mundo.”²⁵

O excesso de demanda trouxe um descompasso entre exportações e importações, aumentou os preços dos fretes, trouxe demanda acirrada por navios, falta de contêineres e lentidão no processo de embarcação de mercadorias. A espera para embarcar mercadorias pode chegar em média a 45 dias para a América do Norte, 30 dias para a América Latina e Ásia, 40 dias para a Europa e Oriente Médio. Atrasos estes que não existiam em 2003. No caso dos fretes, estes subiram entre 15% e 45% em 2004. Enviar um contêiner de 20 pés para Antuérpia, na Bélgica custa US\$ 1,5 mil. Em 2003, o custo era 30% menor²⁶.

Somam-se a estes problemas, outros relativos à dragagem, sobrecarga da estrutura de armazenagem e de alguns portos que estão atuando em sua capacidade limite, a falta de investimentos internos e externos, inadequação da exploração e do gerenciamento dos portos, falta de mão-de-obra qualificada, tarifa portuária ainda complexa e pouco competitiva, retardamento na implementação de novas políticas portuárias por setores tradicionais, distorções no uso de mão-de-obra. Esses são os problemas e deficiências que assolam os portos de todo o país e que colocam em risco o êxito das vendas externas para os próximos anos.

Vê-se que o aprimoramento do sistema portuário é de suma importância para o Brasil, na medida em que visa tornar o processo de escoamento da produção nacional mais rápido e barato, isto é, reduzindo as falhas, melhorando a performance e a forma de atendimento aos seus mercados de cargas, proporcionando satisfação ao usuário e gerando

²⁵ PORTO, Marcos Maia, op. Cit., p.226

²⁶ LANDIN, Raquel, et alli. “Exportação recorde enfrenta falta de navios e frete maior”, In: Newsletter Valor Econômico. Disponível em: <http://www.valor.com.br/veconomico/?show=index&mat=2462785&news=1>. Acesso em: 05/07/04

ganhos de produtividade para o país, que segundo o Ministro do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, Luís Fernando Furlan, de cerca de 30%.

2.5 O Mercado Internacional Marítimo em Números

O transporte marítimo de longo curso é aquele realizado entre portos de diferentes países, em oposição ao transporte marítimo de cabotagem, realizado entre os portos dentro do território nacional de um país.

A via marítima ainda é a principal forma de transporte de mercadorias para o exterior. Entre 1990 e 2000, a taxa do transporte marítimo foi cerca de 4% e atualmente, cerca de 30 mil navios transportam quase seis bilhões de toneladas anuais do comércio internacional.

Em 2003, a frota mercante mundial já somava 844,2 milhões de toneladas de porte bruto (TPB). A frota de graneis líquidos correspondia a 36% da tonelagem mundial e a frota de graneis sólidos 35%. A carga geral respondia por 11,5% (excluindo os porta-contêineres) e a frota de porta-contêineres chegava a 9,8% da tonelagem mundial²⁷.

As cargas transportadas no tráfego de graneis (*tramp shipping*) são produtos em seu estado natural ou com pouco processamento industrial tais como o petróleo cru e seus derivados, minério de ferro, carvão e grãos agrícolas. O mercado de graneis é instável e fragmentado pois é composto por um grande número de operadores e as taxas de frete são voláteis, ou seja, longos períodos com reduzidas taxas de frete, intercalados por períodos curtos em que as taxas de fretes sofrem grandes aumentos. Para elucidar tal fato, basta lembrar que em 2003 devido a expansão do comércio chinês, o mercado internacional de transportes marítimos assistiu o grande aumento dos fretes.

No caso do tráfego de carga containerizada, a taxa de crescimento anual foi de 9%, passando de 83 milhões de TEUs em 1990 para 198 milhões em 2000. No mesmo período também foi verificado o aumento de 37% para 54% o transporte de carga geral realizado por contêineres.

²⁷ LACERDA, Sander Magalhães. “Transporte Marítimo de Longo Curso no Brasil e no Mundo”. *Revista do BNDES*, Rio de Janeiro, v.11, n.21, p.212, jun. 2004

Tal crescimento pode ser explicado pelo aumento das operações de transbordo e pelo aumento dos navios porta-contêineres, pois as empresas de navegação em sua busca por economias de escala, procuram concentrar a carga no principal porto de uma determinada região, a fim de obter grande quantidade de carga para o transporte nas rotas mas extensas, em navios cada vez maiores.

As principais frotas mercantes, por país de origem são Grécia, Japão, Noruega, China e Estados Unidos. Os países em desenvolvimento detêm 20% da frota mercante mundial, sendo que 74% desse total pertencem a países asiáticos e também são deles 12 das 20 maiores empresas operadoras mundiais de navios porta-contêineres²⁸.

2.6 A Navegação de Longo Curso e a Frota Mercante Brasileira

Nas décadas de 1940 e 1950, os governos passaram a adotar políticas voltadas para o estabelecimento de uma marinha mercante nacional que representasse um papel importante na geração de fretes no comércio exterior brasileiro. Contudo, os efeitos dessas políticas só começaram a ser sentidos na década de 60.

De 1970 a 1980 a promoção da navegação atinge o seu auge. Até meados de 1980, o transporte marítimo de carga geral era realizado através de conferências de frete (inserir nota de rodapé explicando o q é conferencia de frete), pois a legislação obrigava a utilização de navios conferenciados. A maior participação foi obtida no segmento de graneis líquidos, com mais de 80% dos fretes gerados. No caso dos graneis sólidos estes representaram 44% e a carga geral teve seu melhor desempenho em 1976, gerando 46% dos fretes.

Entretanto, os efeitos dessas políticas não duraram muito. A partir de 1984 o transporte marítimo foi liberalizado permitindo a operação de empresas estrangeiras independentes nas principais rotas entre Brasil e a América do Norte e o norte da Europa, numa tentativa de reduzir o poder das conferências de frete já que estas coordenavam preços dos fretes e as condições de transporte. Com isso os fretes médios de carga geral na

²⁸ LACERDA, Sander Magalhães. Op. Cit, p.214.

bandeira estrangeira foram diminuindo. Em 2000, a bandeira estrangeira já representava cerca de 80% dos fretes no transporte de carga geral entre o Brasil e o resto do mundo.

Existem atualmente cerca de 589 embarcações registradas na bandeira brasileira. Segundo a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e do Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima (Syndarma), a frota mercante brasileira é de seis milhões de toneladas de porte bruto (TPB), sendo que cerca de 79% é composta por navios de registro brasileiro.

A maior parte dos TPBs dos navios graneleiros, multipropósito²⁹, transportadores de gás liquefeito de petróleo (GLP), cargueiros, químicos, tanque e barcaça encontra-se registrada na bandeira brasileira. No entanto, 82% das TPBs da frota de porta-contêineres e 60% da frota de navios ro-ro (roll on- roll off) são compostos por navios estrangeiros afretados.

**- Tabela 1 -
Frota de Registro Brasileiro em 2002 ³⁰**

TIPO DE NAVIO	NÚMERO DE NAVIOS	TPB
Petroleiro	52	2.788.797
Graneleiro	30	1.395.529
Multipropósito	11	180.964
Porta-Contêiner	7	177.878
FSO	2	57.810
GLP	7	48.037
Cargueiro	5	36.329
Quimico	4	34.512
Ro-Ro	2	17.440
Tanque	4	14.769
Barcaça	3	5.006
Frigorífico	1	-
Total	128	4.757.071

²⁹ Os navios multipropósitos transportam tanto contêineres como outras cargas.

³⁰ LACERDA, Sander Magalhães. “Transporte Marítimo de Longo Curso no Brasil e no Mundo”. *Revista do BNDES*, Rio de Janeiro, v.11, n.21, p.225, jun. 2004

Em 2002, a frota de registro brasileiro, somava 4,7 milhões de TPBs (tabela 1). Os petroleiros e graneleiros eram os principais tipos de embarcação, correspondendo a 59% a 29% da frota de registro brasileiro, respectivamente. Em 2003, a frota de embarcações estrangeiras afretadas somava cerca de 1,3 milhão de TPBs (Tabela 2). Os porta-contêineres são o principal tipo de embarcação afretada.

- Tabela 2 -
Frota de Embarcações Estrangeiras Afretadas – 2003³¹

TIPO DE NAVIO	NÚMERO DE NAVIOS	TPB
Porta-Contêiner	28	788.923
Graneleiro	12	397.370
Multipropósito	2	37.942
Ro-Ro	1	26.169
Quimico	1	3.645
Total	45	1.266.493

Fonte: Syndarma

A frota de navios de registro brasileiro, incluindo a de petroleiros da Petrobrás e da Transpetro, equivale a 0,85% da frota mundial de navios. Se considerados também os navios estrangeiros afretados pelas empresas brasileiras de navegação, a participação da frota das empresas brasileiras na frota mundial aumenta apenas para 1,2%.

Nota-se portanto que no segmento de petroleiros, que a frota mundial era de sete mil embarcações, enquanto a frota brasileira é de 52 navios, ou 1,8% da frota mundial em TPBs. Nos demais segmentos do mercado, como graneleiros e porta-contêineres, a participação da frota brasileira na frota mundial é bastante reduzida.

³¹ LACERDA, Sander Magalhães. Op. Cit, p. 226

3. Os Principais Portos do Brasil: Santos, Vitória e Paranaguá

A logística e suas trocas multimodais tem transformado os portos em centros essenciais de regulamentação do transporte e da fabricação. Os portos se tornaram facilitadores do crescimento econômico. “Por estas razões, na organização de negócios e na moderna logística, por exemplo, as atenções têm se voltado para o papel dos portos como um facilitador de transações.”³²

Assim, o suporte logístico de um porto leva em consideração o modo como os navios nele são assistidos e operados, e como as mercadorias são manuseadas nos vários locais dessa infraestrutura. Por isso analisaremos os três portos mais importantes para o nosso país e economia em termos de participação no comércio exterior, estrutura física e fluxo de movimentação. São eles o porto de Santos, Vitória e Paranguá. A escolha desses três portos foi determinada pela variável (Tabela 3) valor das exportações no ano de 2004. Dos 11 portos mais relevantes para o nosso comércio, esses três representam respectivamente 34,0%, 10,9% e 11,0% dos 89% da participação dos portos nas exportações (Tabela 4).

Para Paulo Roberto Ambrosio um porto logicamente ideal consiste em

“... atender navios de grande porte, com alto grau de mecanização, oferecendo fluidez ao transporte e elevada produtividade, com nível de avarias próximo a zero, sem gerar remoções, com total integração operacional e dispondo de comunicações eficientes com seus clientes e autoridades aduaneiras.”³³

Por essa razão, tal estudo tem por objetivo analisar e avaliar não apenas o sistema portuário brasileiro após a introdução das reformas e mudanças iniciadas com a extinção

³² STARR, John T. & SLACK. “Porto Como Porta de Entrada: Discutindo a Concepção Tradicional”, In: SILVA, Gerardo & COCCO, Giuseppe (orgs). *Cidades e Portos: os espaços da globalização*. Rio de Janeiro: DP&A, 1999, p.206

³³ RODRIGUES, Paulo Roberto A.. “A Integração da Cadeia de Logística Internacional”, In: *Introdução aos Sistemas de Transporte no Brasil e à Logística Internacional*. São Paulo: Aduaneiras, 2002, p.161

da PORTOBRÁS e consolidadas com a promulgação da Lei de Modernização dos Portos, como também a importância do sistema portuário para incrementar a nossa participação no comércio exterior.

No que se refere às questões regulatórias serão enfocados os aspectos da concorrência no ambiente portuário, o desempenho portuário e a evolução dos preços praticados nesses três portos. Para a escrita de tal capítulo serão utilizados os anuários do Governo Federal e os relatórios de desempenho disponibilizados pelos próprios portos.

- Tabela 3-
Os Cinco Principais Portos Brasileiros
Exportações no Período de 01/2004 a 12/2004

Portos	US\$ FOB	Peso Líquido (Kg)
Santos - SP	26.889.318.673	39.304.337.056
Vitória - ES	8.718.886.072	112.680.686.330
Paranaguá - PR	7.964.583.786	22.179.442.229
Rio Grande - RS	6.897.354.734	10.052.883.787
Rio de Janeiro - RJ	3.845.247.502	5.212.959.764

Fonte: Alice Web/ MDIC

- Tabela 4 -
Participação nas exportações (janeiro a julho de 2004)³⁴

Porto	US\$ FOB (bilhões)	Participação
Santos	14.8	34,0%
Paranaguá	4.8	11,0%
Vitória	4.7	10,9%
Rio Grande	3.9	8,9%
Rio de Janeiro	2.2	5,1%
Itajaí	2.0	4,6%
São Francisco do Sul	1.7	3,8%

³⁴ DIRCEU, José. 24º Encontro Nacional de Comércio Exterior –ENAEX. Disponível em: www.enaex.com.br. Acesso em: 24/03/2005

Sepetiba	1.6	3,6%
São Luís	1.3	3,1%
Salvador	1.2	2,8%
Aratu	0.5	1,2%
Total	38,6	89,0%

3.1 O Complexo do Porto de Santos

A expansão da cultura do café em São Paulo, na segunda metade do século passado, originou a necessidade de novas instalações portuárias para atender às exportações desse produto. As obras de construção do cais do porto foram iniciadas em 1888, e em 1892 foi inaugurado o primeiro trecho com 260m de extensão, representando, portanto, o início do funcionamento das instalações do porto de Santos como porto organizado.

A partir de 1980, a administração do porto passou a ser exercida pela Companhia Docas do Estado de São Paulo (CODESP), sucedendo à Companhia Docas de Santos que acabava de cumprir os 90 anos previstos no Contrato de Concessão.

O porto está localizado no centro do litoral do Estado de São Paulo, compreendendo um estuário limitado pelas ilhas de São Vicente e Santo Amaro e pelo próprio continente, onde estão as cidades de Santos, São Vicente, Guarujá e Cubatão.

Está ligado ao centro de São Paulo e aos centros produtores do interior por duas rodovias e por duas ferrovias. Tem cerca de 14 quilômetros de cais acostável, incluindo os terminais de uso privativo.

Segundo a Portaria-MT nº94, de 17/02/95, em seu artigo 1º a área do porto organizado de Santos é constituída:

“a- pelas instalações portuárias terrestres, existentes na margem direita do estuário formado pelas ilhas de São Vicente e de Santo Amaro, desde a Ponta da Praia até a Alamoia e, na margem esquerda, desde a Ilhas de Barnabé até a embocadura do rio Santo Amaro, abrangendo todos os cais, docas, pontes, píeres de atracação e de acostagem, armazéns, pátios, edificações em geral, vias

internas de circulação rodoviárias e ferroviárias e, ainda, os terrenos ao longo dessas faixas marginais e em suas adjacências, pertencentes à União, incorporados ou não ao patrimônio do Porto de Santos, ou sob sua guarda e responsabilidade, incluindo-se também a Usina Hidrelétrica de Itatinga e a faixa de domínio de suas linhas de transmissão.

b- pela infra-estrutura de proteção e acesso aquaviário, tais como áreas de fundeio, bacias de evolução, canal de acesso até o paralelo 23°54'48" Sul e áreas adjacentes a esse até as margens das instalações terrestres do porto organizado, conforme definido no item “a” desta Portaria; existentes ou que venham a ser construídas e mantidas pela Administração do Porto ou por outro órgão do Poder Público.”³⁵

É composto ainda por 45 armazéns internos, sendo 34 na margem direita e 11 na margem esquerda do estuário, e 39 armazéns externos. Esse conjunto contempla 516.761m², com uma capacidade de 416.395t. Existe, ainda, um frigorífico com 7.070m² e capacidade de 4.000t. O porto possui 33 pátios de estocagem (internos e externos) somando 124.049m², com capacidade de 99.200t.

Para contêineres temos o terminal 035, o terminal 037, TECONDI e para outras movimentações no cais são utilizados quatro pátios: um para 1.000TEU³⁶, outro para 800TEU, um terceiro, comportando 450TEU, e o Terminal de Contêineres (Tecon) com suporte para 6.700TEU.

Os principais terminais especializados são o Terminal para contêineres (Tecon), com cais de 510m e profundidade de 13m, permitindo a atracação simultânea de três navios e dispondo de um pátio de 198.450m² capacitado a mover 140.000TEU por ano. O terminal para fertilizantes – Tefer com um cais de 567m, dois píeres acostáveis de 283,5m

³⁵ Disponível em <http://www.geipot.gov.br/download/1995/95-4-Port94.doc> Acesso: 12/03/2005

³⁶ TEU - twenty feet or equivalent (unidade de vinte pés ou equivalente). É uma unidade-padrão de medição relativa a essa unidade, e representada pelo contêiner de 20' (vinte pés)

e profundidade de 17,5m, além de seis armazéns com capacidade de 30.000t cada um. Há ainda os terminais de carvão com capacidade para 50.000t, granéis líquidos e ro-ro³⁷.

Existem também os terminais de uso privativo, operados pela Cutrale (para sucos cítricos e farelo de polpa cítrica), Dow Química, Terminal Marítimo de Cubatão (situado fora da área do porto organizado para chapas de aço, carvão, minério de ferro e produtos siderúrgicos e), Ultrafétil (fora do porto organizado para adubos, enxofre e produtos químicos) e Cargill (para soja em grãos, pellets cítricos e de soja).

Trabalham no porto de Santos cerca 30 mil pessoas, entre empregados da CODESP, avulsos (conferentes, estivadores, consertadores, vigias de bordo etc.), despachantes, o pessoal das transportadoras, das firmas de inspeção, de seguros etc.

Em resumo, o porto dispõe de 500.000m² de armazéns cobertos, 980.000 m² de pátios, 1.000.000m³ de tanques, 55km de dutos e 200km de linhas férreas internas. O porto dispõe ainda de armazéns especiais para granéis sólidos, açúcar, soja, farelos, trigo, fertilizantes, sal, tanques para produtos químicos e combustíveis.

3.1.1 Fluxo de Cargas

Em 2004 o porto de Santos estabeleceu um novo recorde na movimentação de cargas, 67.609.753t, superando o anterior de 60.077.073t. Do total movimentado, as mercadorias importadas, com 21.799.925t, representaram 32,2%, e as exportações, com 45.809.828t, 67,8%. Ainda desse total, a carga geral participou com 26.193.786t, 38,7%, os sólidos a granel com 27.898.592t, 41,3% e os líquidos a granel com 13.517.375t, 20,0%.

As exportações foram o destaque principal, com um incremento de 17,85%. A carga mais movimentada no ano foi o açúcar com 10.825.987t, seguida pela soja (farelo e grãos) com 9.471.998t. Os embarques de veículos também registraram um crescimento de 51,16%, chegando a 235.928 unidades no ano. Também merecem destaque os produtos siderúrgicos chegando a 1.420.811t e um aumento de 101,49%. O valor movimentado nas exportações FOB (Free on board) através do Porto de Santos, em 2004, foi de US\$ 26,9

³⁷ Os navios do tipo ro-ro (roll on -roll off) são divididos verticalmente em conveses corridos. São apropriados para o transporte de veículos ou carretas que embarcam por meio de rampas.

bilhões, o que lhe garantiu uma participação de 27,9% nos US\$ 96,5 bilhões exportados pelo Brasil.

As importações tiveram um crescimento de apenas 4,05% no ano, impulsionado pelo aumento expressivo da carga importada, o adubo com 3.067.253t. As importações FOB por Santos, em 2004, acumularam US\$ 16,0 bilhões, ou 25,5% do total nacional de US\$ 62,8 bilhões.

“A movimentação de contêineres no porto de Santos, após crescer 77% entre 1989 e 1995, permaneceu estagnada durante o período 1995/2001”³⁸. A partir de 2002, a movimentação de contêineres voltou a aumentar rapidamente, alcançando 1.247.130 contêineres (1.882.639 TEUs) em 2004. Se compararmos com o ano de 2003 veremos que houve com um incremento de 209.759 unidades, isto é, 20,2%. No porto organizado foram movimentados 1.160.298 contêineres, representando cerca de 93% do total de contêineres movimentados no porto de santista. Cabe ressaltar ainda que o porto com 14.917.761t de carga containerizada movimentada, apresentou um índice de containerização de 82%, com relação à carga geral movimentada de 18.276.605t.

Pelos dados mostrados vê-se que o desempenho do complexo portuário de Santos é notável. Santos encerrou o ano de 2004 com um balanço positivo, registrando o melhor desempenho nesses últimos 11 anos. Na balança comercial, o porto participou em 2004, com 27% ou US\$42,9 bilhões do total brasileiro de US\$159,3 bilhões. Esse fluxo comercial representou 7,1% do PIB de 2004 de US\$601, 6 bilhões.

3.1.2 Vantagens

Com uma área total de 7.700.000 m² e 64 berços de atracação, o porto de Santos possui uma infraestrutura invejável. Possui fornecimento próprio de energia elétrica através da Usina Hidrelétrica de Itatinga, possibilitando operações noturnas e o abastecimento de água é feito pela Sabesp, com hidrômetros instalados ao longo do cais, possibilitando o fornecimento medido a navios. Além disso, o porto dispõe de malha

³⁸ LACERDA, Sander Magalhães. Navegação e Portos no Transporte de Contêineres. *Revista do BNDES*, Rio de Janeiro, v.11, n.22, p.223, dez.2004

ferroviária para trânsito de vagões próprios, e conta com locais para armazenagem de carga geral, sólidos e líquidos a granel, sendo todo este complexo administrado pela CODESP.

É o líder do mercado portuário nacional em decorrência da sua posição estratégica e por operar ininterruptamente. A hinterlândia ou zona de influência do porto santista compreende os estados de São Paulo, Goiás, Mato Grosso do sul, Minas Gerais, Paraná, Mato Grosso. O porto também serve a alguns parceiros do Brasil no Mercosul como Bolívia e Paraguai.

A Força de trabalho está vinculada ao OGMO do porto de Santos. Os trabalhadores acumulam experiência e treinamento. Isso se deve graças à criação, pelo OGMO de Santos, de uma área de treinamento para a mão-de-obra portuária avulsa, visando a melhoria da qualidade, da produtividade e do aperfeiçoamento contínuo do trabalhador avulso.

O porto utiliza os mais modernos recursos técnicos disponíveis para movimentação de cargas de modo a aumentar a eficiência do mesmo que conta com produtivos terminais especializados.

Todas essas vantagens somadas ao fato do porto de Santos ser o principal movimentador de contêineres nos levam a crer que este porto pode se tornar um *hub port*³⁹, apesar dos problemas de acesso terrestre e aquaviário que impedem o funcionamento e aproveitamento máximo da estrutura portuária.

3.1.3 O Arcaico e o Moderno: As duas faces do Porto de Santos

O maior porto da América Latina, o porto de Santos, é considerado o mais estratégico e importante para o país.

Sua modernização, foi iniciada a partir da privatização ocorrida em 1995. Daquele ano em diante muita coisa mudou com os investimentos realizados pela iniciativa privada para elevar a produtividade dos terminais. Mas as melhorias vivenciadas não foram

³⁹ Porto concentrador de cargas.

homogêneas. Ainda hoje, há empresas e terminais que operam com máquinas e equipamentos ultrapassados, em instalações precárias e com mão-de-obra desqualificada.

Os terminais de contêineres foram os que mais investiram na modernização. Nos terminais de Santos Brasil e Libra guindastes obsoletos foram trocados por portêineres de última geração que movimentam cerca de 20 contêineres por hora. Para se ter uma noção os equipamentos mais arcaicos fazem cerca de oito movimentos por hora. Embora lentos, muitos terminais ainda utilizam esses guindastes em suas operações. A razão que está por trás de tal fato é que os portêineres são equipamentos caros para a capacidade de muitos terminais. Mas, dessa maneira a produtividade do porto é reduzida.

Outros terminais que investiram pesadamente na modernização das instalações e equipamentos foram aqueles cujas empresas estavam ligadas ao agronegócio (Cargill, Copersucar, Cosan e Citrosuco). As companhias do setor sucroalcooleiro que também optaram pela modernização, possuem hoje os terminais mais modernos do cais de Santos, o maior exportador de açúcar do mundo.

Em contrapartida, em outro terminal o açúcar é embarcado a moda antiga. Vários trabalhadores vão retirando de um a um, os sacos de açúcar de um caminhão para embarcar no navio. Nessa lentidão, “um navio com cerca de 280 mil sacos de açúcar pode demorar até uma semana para ser liberado”.

O contraste é latente. Vê-se que apesar dos avanços conseguidos, ainda existem muitos terminais que precisam se integrar ao processo de modernização para que o porto de Santos chegue nos patamares de produtividade dos maiores terminais do mundo.

3.2 Porto de Vitória

A partir do crescimento da cultura cafeeira na Província do Espírito Santo, o porto de Itapemerim que centralizava a exportação desse e de outros produtos agrícolas, tornou-se saturado. Como alternativa, o escoamento da produção passou a ser feito pelo chamado Cais do Imperador, situado na parte sul da Ilha de Vitória.

Em 1906, o governo federal autorizou à Companhia de Porto Vitória a estabelecer novas instalações nesse mesmo local, ficando a empresa C. H. Walker & Co. Ltd. encarregada de construir 1.130m de cais. Contudo, as obras foram interrompidas em 1914. A União rescindiu a concessão dada à Companhia Porto de Vitória e a transferiu para o governo estadual, retomando a construção somente em 1925.

A inauguração do Porto de Vitória ocorreu em 1940, assinalando o começo atual do complexo portuário e em 1983, foi criada a Companhia Docas do Espírito Santo (CODESA) que administra o porto até hoje.

O porto de Vitória possui 16 berços de atracação que atende a navegação nas cidades de Vitória e Vila Velha. As instalações localizadas em Vitória compreendem o cais comercial, sendo este dotado de 776m de comprimento; 4 berços de atracação com calados variando entre 2,4m e 10m; três armazéns para carga geral totalizando 8.000m², um pátio coberto de 900m²; um silo horizontal com capacidade de 10.800t e um pátio de 30.000m² na Ilha do Príncipe. Nesse cais são movimentados bobinas de papel, celulose, açúcar, grãos agrícolas e produtos siderúrgicos. Além disso, tem-se o Terminal Ilha do Príncipe arrendado à Flexibras que atende a navegação no berço 906.

Já em Vila Velha estão instalados dois cais que compreendem 1.296m ao total. O Cais de Capuaba com 876m de comprimento e calado máximo de 10,6m, dispõe de 6 berços de atracação onde são movimentados carga geral e contêineres. Os berços 203, 204 e 205 atendem ao Terminal de Vila Velha que movimenta contêineres e carga geral solta, em especial mármore, granito e veículos. Detém um pátio de 100.000m² e uma área retroportuária de cerca de 300.000m² que garante a armazenagem. Com 8.000m² de armazéns e administrados pela CODESA, os berços 201, 202 e 207 garantem a armazenagem de carga geral e produtos siderúrgicos. Há também dois silos para cereais, sendo um vertical e outro horizontal com capacidades respectivas de 48.000t e 40.000t para armazenar esses grãos.

Já o Cais de Paul com 420m de comprimento e calado máximo de 10,30m e 25.000m² de pátio, atende os berços 206 e 905, que abrigam respectivamente as empresas Peú S.A., que movimenta granel sólido e a Cia. Vale do Rio Doce – CVRD que

movimenta exclusivamente ferro gusa. Nessa mesma margem estão instalados também o Terminal de Granéis Líquidos de São Torquato e o Terminal Companhia Portuária de Vila Velha.

O Terminal de Granéis Líquidos de São Torquato destina-se à movimentação de derivados de petróleo e álcool. Tal terminal é operado pelas empresas Frannel e TA Distribuidora de Petróleo no berço 902, de 162m de comprimento e calado máximo de 8,23m. Nessa área existem tanques de até 50.000m³. O Terminal Companhia Portuária de Vila Velha opera cargas da indústria de extração e refino de petróleo, carga geral e contêineres, atendendo a navios de até 250m de comprimento e calado máximo de 9,15m, no berço 903.

3.2.1 Área do Porto Organizado

A área do porto organizado de Vitória, segundo a Portaria nº 88/MT, de 11/3/96, artigo 1º é formada:

- a) pelas instalações portuárias terrestres existentes nos municípios de Vitória e Vila Velha, delimitadas pela poligonal definida pelos vértices de coordenadas geográficas a seguir indicadas: Ponto A: Latitude 20° 19' 26'', Longitude 040° 21' 00''; Ponto B: Latitude 20° 19' 36'', Longitude 040° 21' 07''; Ponto C: Latitude 20° 19' 27'', Longitude 40° 21' 07''; Ponto D: Latitude 20° 18' 39'', Longitude 040° 16' 33'', abrangendo todos os cais, docas, dolphins e piers de atracação e de acostagem, armazéns, edificações em geral e vias internas de circulação rodoviária e ferroviária e ainda os terrenos ao longo destas áreas e suas adjacentes, pertencentes à União, incorporadas ou não ao patrimônio do Porto de Vitória ou sob sua guarda e responsabilidade;
- b) pela infra-estrutura de proteção e acesso aquaviário ao Ponto de Vitória, compreendendo as áreas de fundeio definidas pelas de coordenadas Ponto X: Latitude 20° 20' 02'', Longitude 040° 15' 13'', canal de acesso e áreas adjacentes a este, até as margens das instalações portuárias terrestres do porto organizado, conforme definido no item “a” desta Portaria, existentes ou que venham a ser construídas e mantidas pela Administração do Porto ou por outro órgão do Poder Público; e

- c) pela infra-estrutura de proteção determinada pelas coordenadas: Ponto 1: Latitude 20° 18' 01'', Longitude 040° 14' 27'', Ponto 2: Latitude 20° 17' 40'', Longitude 040° 13' 49''; Ponto 3: 20° 17' 15'', Longitude 040° 14' 00''; Ponto 4: Latitude 20° 17' 13'', Longitude 040° 13' 57''; Ponto 5: Latitude 20° 17' 41'', Longitude 040° 13' 47''; Ponto 6: Latitude 20° 18' 05'', Longitude 040° 14' 26'', e pela bacia de evolução com raio de 350 metros cujo centro da circunferência tem coordenada de Ponto Y: Latitude 20° 17' 48'', Longitude 040° 14' 25''.⁴⁰

3.2.2 Fluxo de Cargas

O porto de Vitória é o segundo maior exportador do país. Em 2004 as vendas realizadas por este porto chegaram a US\$ 8,7 bilhões (FOB) garantindo uma participação de 9,0% nos US\$ 96,5 bilhões exportados pelo país. As principais cargas exportadas foram minérios de ferro (US\$2,3 bilhões), celulose (US\$1,1 bilhão) e farelo de soja (US\$ 615 milhões).⁴¹

O movimento de cargas no cais público em 2003 atingiu 6.135.992t. O longo curso, com 5.709.897t respondeu por 93% do movimento e a cabotagem com 423.095t, por 7%. Ainda desse total, a carga geral participou com 3.352.858t ou 54,7%, os granéis sólidos com 2.603.287t, 42,4% e os granéis líquidos com 179.847, 2,9%.

A carga mais exportada pelo cais público e longo curso naquele ano foi o ferro gusa (1.847.157t), seguida pelos contêineres (928.067t). Também merecem destaque as movimentações de mármore/granito em blocos (684.735t), celulose (349.328t) e produtos siderúrgicos (172.885t). As principais cargas importadas foram contêineres (691.389t), trigo (398.127t) e malte (219.885t).

A movimentação de contêineres no porto de Vitória foi de 143.564TEU (1.727.277t), sendo que em 2002 havia sido de 128.451TEU (1.406.165t). Nota-se um incremento de 15.113TEU. Cabe destacar que o porto de Vitória com 1.727.277t, de

⁴⁰ Disponível em <http://www.geipot.gov.br/download/1996/96-4-Port88.doc> Acesso em:12/03/2005

⁴¹ BRASIL. Ministério do Desenvolvimento Indústria e Comércio. Notícias. Brasília, 2005. Disponível em: http://www.desenvolvimento.gov.br/sito/ascon/noticias/noticia.php?cd_noticia=6313. Acesso em: 22/03/05

carga containerizada movimentada, apresentou um índice de contêinerização de 52%, com relação à carga geral movimentada de 3.352.858t.

3.2.3 Vantagens

O complexo portuário de Vitória é um dos mais importantes do Brasil. Com uma infra-estrutura de transporte ferroviário, rodoviário e marítimo a níveis satisfatórios, temos um sistema de transportes multimodal bastante atrativo e competitivo. Há apenas a necessidade de se melhorar a rodovia, e, utilizar eficazmente a ferrovia.

Possuindo uma costa de águas tranqüilas e profundas, o porto é dotado de uma localização privilegiada, pois está próximo dos grandes centros urbanos, industriais e do consumidor que concentram a maior parte do PIB brasileiro. A hinterlândia do complexo portuário abrange todo Espírito Santo, as áreas leste e oeste de Minas Gerais, leste de Goiás, norte do Rio de Janeiro, sul da Bahia e de Mato Grosso do Sul.

As instalações para cargas diversificadas estão distribuídas em ambos os lados da Baía de Vitória, ocupando parte da cidade de Vitória e do município de Vila Velha. Cabe informar que 80% da movimentação de cargas já ocorre nos cais Paul, Capuaba e Terminal de São Torquato situados em Vila Velha. As instalações de Vila Velha contam com infra-estrutura de atracação, movimentação e transporte (rodoviário e ferroviário), com fácil acesso ao porto.

Acrescenta-se a toda esta estrutura portuária (pública e privada) cerca de 60 agências marítimas, mais de 40 operadores portuários, mais de dez terminais de cargas e um expressivo número de profissionais atuando em diversas áreas de apoio ao transporte, comércio exterior, armazenagem e serviços correlatos.

Observa-se assim, que a diversidade de cargas movimentadas e a sua boa infra-estrutura logística fazem do Porto de Vitória um elemento crucial no processo de desenvolvimento econômico da cidade e do Brasil.

3.3 Porto de Paranaguá

A transformação do antigo ancoradouro em um porto capaz de atender os fluxos de mercadorias ocorreu através do Decreto nº 5.053, de 14 de agosto de 1872 que concedeu aos particulares José Maria da Silva lemos, José Gonçalves Pecego Júnior e Pedro Aloys Scherer, o direito de construir e explorar o porto.

Posteriormente, o Decreto nº 6.053 de 14 de setembro de 1889 pôs fim a essa concessão e em 23 de maio de 1917, através do Decreto nº 12.477 as obras de melhoramento do porto passaram a ser executadas pelo governo do Estado do Paraná.

A construção do porto de Paranaguá teve seu início em 1925, sendo inaugurado apenas em 1935. Em 1947, foi criado o órgão estadual Administração do Porto de Paranaguá, modificado em 1971, para a Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA).

O porto de Paranaguá está situado no litoral paranaense e sua jurisdição se estende desde o litoral norte do estado até a Foz do rio Saí-Guaçu, na divisa com o Estado de Santa Catarina. A área do porto organizado é de acordo com a Portaria-MT nº 207, de 7/4/94 é constituída:

“a) pelas instalações portuárias terrestres existentes na baía de Paranaguá, desde o Pontal do Sul, estendendo-se até a foz do rio Nhundiaquara, abrangendo todos os cais, docas, pontes e píeres de atracação e de acostagem, armazéns, silos, rampas ro-ro, pátios, edificações em geral, vias internas de circulação rodoviária e ferroviária e ainda os terrenos e ilhas ao longo dessas faixas marginais e em suas adjacências pertencentes à União, incorporadas ou não ao patrimônio do porto de Paranaguá ou sob sua guarda e responsabilidade;

b) pela infra-estrutura de proteção e acessos aquaviários, tais como áreas de fundeio, bacias de evolução, canais de acesso – da Galheta, Sudeste, do Norte – e áreas adjacentes a esses até as margens das instalações terrestres do porto organizado, conforme definido no item "a" acima, existentes ou que venham a ser construídas e mantidas pela Administração do Porto ou por outro órgão do poder público”.

É composto por um cais comercial e um cais de inflamáveis. O cais comercial possui uma extensão acostável de 2.616m, com profundidades de 8m, 10m, 12m e 13m devido aos calados diferenciados dos 16 berços de atracação, destinada as manobras dos navios. Tem capacidade para atender simultaneamente de 12 a 14 navios, desde os de cabotagem até os supergraneleiros de até 270m de comprimento. Ao longo do cais comercial é feita a movimentação de granéis sólidos, carga geral e contêineres.

Para granéis sólidos o porto utiliza cinco pontos de atracação para embarcar cereais, farelos, soja, milho e desembarcar cevada, sal, malte, fertilizantes e minério. Os berços responsáveis pelo embarque são: berço 201 com capacidade de ensilagem de 184.500t, berço 202 com capacidade para 88.000t e os berços 203, 204 e 205 (que servem à Cargill e à Administração do Porto de Paranaguá) com capacidade total para 235.000t de grãos. Além desses, há o Corredor de Exportação onde os berços 212, 213 e 214, com dois carregadores de grãos cada um, são responsáveis pelas exportações de soja e farelo com capacidade total para ensilagem de 628.500t.

Para apoiar a movimentação de carga geral e contêineres, há 24 armazéns totalizando 65.560m². Os pátios totalizam 91.250m². Há o pátio de múltiplo (8.000m²), pátio ro-ro para contêineres e carretas (6.500m²), pátios para estacionamento e manobras, terminais de congelados e papeleiros (8.000m²), pátios para contêineres cheios de importação (com 12.750m²), outro pátio também para contêineres cheios e vazios de 14.000m² e um pátio utilizado como Centro de Distribuição de Veículos com (27.000m²). Há ainda o Terminal de Veículos e Contêineres – Tevecon, atendendo os berços 215 e 216 que ao término de sua implantação deverá ter 300.000m² de pátio.

O cais de inflamáveis compreende dois píers de 143m e 184m onde são movimentados, pela Petrobrás, os granéis líquidos. Possuem 35 tanques, inclusive três de esferas com capacidade de 177.411m³ para produtos derivados do petróleo. O píer de 184m tem capacidade para atracação simultânea de dois navios e a capacidade estrutural para atracar um terceiro a contrabordo de navios já atracados.

Para movimentação de outros graneis líquidos existem o Terminal de Catallini que é atendido por 36 tanques, o terminal da Dibal com 7 tanques e que movimenta óleo vegetal e o terminal da Becker com dois tanques para ácidos.

3.3.1 Fluxo de Cargas

O porto de Paranaguá é o terceiro meio de escoamento de mercadorias brasileiras. Em 2004 as exportações chegaram a US\$7.964.583.786 e o porto foi responsável por 8,2% de tudo que foi embarcado no país.

Em 2003 a movimentação no cais público foi de 32.499.953t. Desse total, os graneis sólidos representaram 22.563.975t ou 69,4%, os graneis líquidos com 4.325.989t ou 13,3% e a carga geral com 5.609.989t, 17,2%. Foram também movimentados no longo curso 29.604.420t ou 91,0% desse total.

Nota-se que as operações de graneis sólidos constituem a principal fatia de cargas movimentadas pelo porto. Compreendem as exportações de soja (5.931.950t), farelo de soja (5.962.041t), milho (2.765.671t) e açúcar (1.420.774t) e as importações de fertilizantes (5.708.009t), trigo (255.487t), cevada (129.329t) e sal (54.047t).

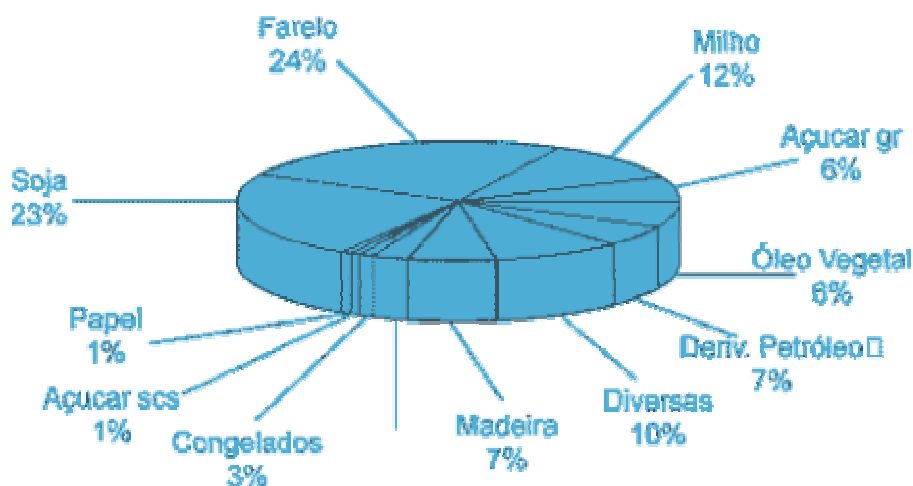
Também merecem destaque as operações de carga geral com a exportação de madeira (1.472.914t), congelados (466.287t) e, importação de arroz (271.623t), papel (25.278t) e celulose (22.267t).

Há ainda as operações com graneis líquidos. Dentro dessa categoria foram exportados óleos vegetais (1.457.533t), derivados do petróleo (50.403t) e produtos químicos (55.216t) e importados derivados do petróleo (353.125t), produtos químicos (140.538t) óleos vegetais (2.732t).

Os gráficos 1 e 2 nos mostram as principais cargas exportadas e importadas respectivamente em 2003. Vale destacar o complexo soja (farelo e grãos) respondendo por quase 50% do total exportado, ou seja, 11.899.991t. Quantidade essa superior ao do Porto de Santos que fechou o ano 2004 exportando 9,47 milhões toneladas.

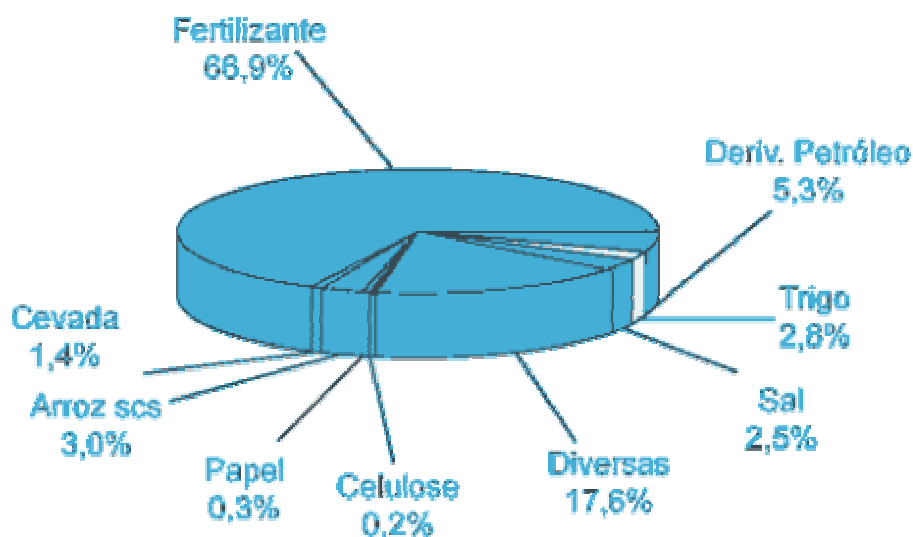
Já no Gráfico 2, os fertilizantes lideram disparado as importações representando 66,9% desse total.

Gráfico1 - Exportação 2003 (%)



Fonte: Porto de Paranaguá⁴²

Gráfico 2 - Importação 2003 (%)



Fonte: Porto de Paranaguá⁴³

⁴² BRASIL. PORTO DE PARANAGUÁ. Disponível em <http://www.pr.gov.br/portos>. Acesso em: 24/03/05

O porto de Paranaguá exportou cerca de 16.080.436t de graneis agrícolas distribuídos entre soja (36,9%), farelo de soja (37,0%), açúcar (8,9%) e milho (17,2%) em 2003.

A movimentação de contêineres chegou a 309.924TEU (2.999.087t), sendo que em 2002 havia sido de 269.882TEU (2.583.982t). Nota-se um incremento de 40.042TEU. Cabe destacar ainda que o porto com 2.999.087t de carga containerizada movimentada, apresentou um índice de contêinerização de 53%, com relação à carga geral movimentada de 5.609.989t.

3.3.2 Vantagens

A localização do porto de Paranaguá é estratégica, pois este serve de abrigo natural para as embarcações, dada a tranquilidade da baía de Paranaguá, tornando o porto excelente sob o ponto de vista de segurança e permitindo distâncias mínimas de acesso aos grandes centros produtores.

É o maior porto da Região Sul em termos de movimentação de cargas, atuando principalmente na exportação de grãos e atendendo ainda, as importações e exportações do Paraguai.⁴⁴ As exportações paranaenses têm como principal destino a Comunidade Européia, Estados Unidos e Mercosul.

Pelos dados referentes à exportação, percebe-se que a área de abrangência do porto é de mais de 800km², movimentando cargas provenientes do próprio Estado do Paraná e de diversos estados do Brasil como Santa Catarina, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Rondônia São Paulo, Rio Grande do Sul, Bolívia, Argentina.

A integração entre os modais ferroviário, rodoviário, aeroviário e portuário permite o planejamento estratégico dos negócios agrícolas, comerciais, industriais e de serviços

⁴³ Ibidem

⁴⁴ O porto de Paranaguá, através de um convênio binacional Brasil/Paraguai assinado em 1956, é entreposto franco-paraguaio e atende ao transporte de carga alfandegada (nos dois sentidos, isto é, exportação importação) do país vizinho.

através de uma infra-estrutura composta por aeroportos internacionais, um complexo portuário em fase de modernização, uma ferrovia estadual e federal operadas pela iniciativa privada e a implantação de um Anel de Integração de todas as regiões do Estado do Paraná. Esse Anel visa a implementação de um sistema multimodal eficaz e competitivo para atender a futura demanda, frente a globalização da economia.

Neste contexto, o porto de Paranaguá torna-se a melhor opção para a movimentação de cargas com origem ou destino ao Mercosul colocando estrategicamente a nossa economia a um passo da integração com as economias mais dinâmicas do mundo.

3.4 Abrangência da Concorrência

Vimos até aqui o retrato das condições atuais de operação e infra-estrutura dos três principais portos brasileiros. Para avaliarmos o ambiente de competição na área portuária durante esses onze anos da Lei de Modernização dos Portos há que se levar em consideração dois fatores: a concorrência intraportos e a concorrência inter-portos.

3.4.1 Concorrência intraporto

Engloba as relações entre terminais de uso público e os operadores portuários que operam no cais público, e, entre os terminais de uso público e os de uso privativo localizados nas adjacências da área do porto organizado ou fora desta área.

A competição entre terminais públicos e operadores portuários é função dos vários órgãos e agentes que atuam no porto, do relacionamento entre eles e da legislação vigente. Dessa maneira pode-se evidenciar o Conselho de Autoridade Portuária (CAP) e a Administração do Porto “como órgãos reguladores no porto, a atuação dos operadores portuários e seu relacionamento entre si e com a mão-de-obra, a regulamentação que rege os serviços de praticagem”⁴⁵ e o relacionamento entre terminais arrendados dentro e fora da área do porto organizado.

⁴⁵ BRASIL. Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes- GEIPOT. “Relatório Síntese”, In: *Reforma Portuária Brasileira*, 2001. Disponível em http://www.geipot.gov.br/estudos_realizados/reformaportuaria_relsintese.doc . Acesso em:28/03/05

No caso dos operadores portuários a competição está ligada ao teor das normas de pré-qualificação estipuladas pela Administração do porto e aprovadas pelo CAP e que vão condicionar a quantidade de operadores que demandam no porto, de acordo com as restrições por ele impostas.

A competição entre os terminais situados dentro da área do porto depende dos planos de arrendamento de áreas e instalações portuárias fixados pela Administração do porto onde serão “previstas regras que favoreçam a preservação de um ambiente competitivo entre os arrendatários e desses com os demais operadores”.⁴⁶

3.4.2 Concorrência inter-portos

É a competição existente entre os diferentes portos que disputam os mercados de carga de uma mesma região ou hinterlândia. Enquanto a concorrência entre terminais se baseia em torno de uma carga específica, a competição entre portos leva em conta uma série de fatores (físicos, estruturais, administrativos, geográficos).

A atuação do governo neste ambiente concorrencial poderá ocorrer na forma de investimentos em um porto específico que passaria a ter vantagens competitivas em relação aos demais.

3.5 Preços e desempenho dos serviços portuários

O Ministério dos Transportes, por meio do GEIPOT vêm realizando estudos e pesquisas para a avaliação dos preços e desempenhos relativos aos serviços praticados nos principais portos do Brasil. Tais estudos tiveram como base o ano de 1997 e se estenderam até 2003.

Antes da Lei de Modernização dos Portos a baixa produtividade e os altos custos de um porto representavam um grande obstáculo ao crescimento das exportações. Esta era a

⁴⁶ Ibidem

situação dos portos brasileiros, com graves deficiências operacionais, limitando a participação do Brasil no crescimento do comércio mundial.

O porto organizado agora vive uma nova fase dentro de um modelo de mercado concorrencial intraporto e entre portos, buscando vantagens que o levem a competir com outras instalações de mesma natureza, proporcionando benefícios para o próprio porto, para a região em que está situado e para o país.

Uma análise simplificada da situação atual permite afirmar que houve uma alteração substancial dos preços dos serviços portuários compreendidos entre os anos de 1997 e 2003, conforme mostrado nas Tabelas 5 e 6 a seguir.

De acordo com as tabelas, os portos apresentaram uma redução gradativa dos preços médios totais dos contêineres. Cabe destacar que o porto de Santos é o mais competitivo entre os portos estudados, o terminal para contêineres TECON opera com alta frequência de navios e com um tempo médio de espera dentro de parâmetros aceitáveis. Embora as tarifas do TECON sejam as maiores ainda sim são competitivas garantindo um desempenho operacional com efeitos positivos para o porto de Santos.

Os preços em dólar apresentaram forte redução e é importante salientar também que as “reduções ficaram acima da desvalorização da moeda nesse período, portanto, apresentando ganhos reais para o exportador e importador, ocasionadas pela competição entre as unidades portuárias”⁴⁷.

Ao analisar o desempenho atual dos portos constata-se um real aumento da produtividade na prestação dos serviços portuários, acompanhado de uma efetiva redução dos preços totais.

⁴⁷ BRASIL. Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes- GEIPOT. “Relatório Síntese”, In: *Reforma Portuária Brasileira*, 2001. Disponível em http://www.geipot.gov.br/estudos_realizados/reformaportuaria_relsintese.doc . Acesso em:28/03/05

– Tabela 5–

Acompanhamento dos preços e do desempenho operacional dos serviços portuários

Evolução dos preços médios totais

Contêineres 1997-2003

PORTO/TERMINAL	1997		1998		1999		2000		2001		2002		2003	
	R\$	US\$	R\$	US\$	R\$	US\$	R\$	US\$	R\$	US\$	R\$	US\$	R\$	US\$
Vitória														
TVV	-		-		1.004	352	539	189	480	168	354	124	328	115
Peiú	-		-		946	331	505	177	-		-		-	
Capuaba													360	126
Santos														
Libra (T35)	-		1.008	353	-		575	202	518	182	407	143	252	88
Libra (T37)													292	102
Tecon (Santos Brasil)	753	264	1.016	356	674	236	550	193	495	174	406	142	370	130
Tecondi	-		-		-		480	168	423	148	385	135	297	104
Cosipa	-		1.065	373	-		527	185	416	146	376	132	295	104
Margem Direita	755	265	791	277	683	239	647	227	580	203	376	132	289	101
Paranaguá														
TCP	982	344	843	296	628	220	582	204	467	164	331	116	311	109

Fonte dos dados básicos: GEIPOT(2000) e ANTAQ (2001) - Pesquisas de Campo⁴⁸

⁴⁸ BRASIL. Agência de Transportes Aquaviários, 2004. Disponível em <http://www.antaq.gov.br> .
Acesso em: 28/03/05

– Tabela 6–

Acompanhamento dos preços e do desempenho operacional dos serviços portuários
Comparativo dos indicadores de desempenho operacional contêineres

CONTEINER/PORTO/ TERMINAL	2003 (Jan. a Dez.)					
	Frequência de Navios	Qtd Movimentadas	Atendimento ao Tráfego	Consignação Média	Prancha Média	Tempo Médio de Espera
	u.	u.	%	u.	u/h	h
Vitória						
Capuaba	17	1.892	2	111	5,8	4
TVV	369	86.965	98	236	12,3	9
Santos						
T-35	324	128.519	13	397	22,4	5
T-37	540	209.939	21	389	24,3	7
TECON	679	404.657	39	596	25,4	7
TECONDI	223	74.262	7	333	22,3	2
COSIPA	291	116.241	11	399	16,5	9
Margem Direita	369	101.953	9	276	10,9	8
Paranaguá						
TCP	674	175.805	97	261	28,0	15

Fonte dos dados básicos: ANTAQ - Pesquisas de Campo⁴⁹

⁴⁹ Idem

Pode-se inferir que as atividades desses portos estipulam um ambiente competitivo, ao ser inserido uma variedade de empresas qualificadas para exercer os serviços de carga, descarga e armazenagem de mercadorias. Portanto, nota-se que nesses portos há uma concorrência entre operadores portuários, melhorando o preço das tarifas dos serviços prestados e atraindo cada vez mais clientes e usuários que precisam desses serviços.

4. Avanços e Entraves à Modernização Portuária

O capítulo anterior procurou compreender o contexto e dinâmica do ambiente portuário após a Lei de Modernização dos Portos através do estudo dos principais portos brasileiros - Santos, Vitória e Paranaguá. Estamos prontos para prosseguir com a análise crítica sobre os avanços e entraves à modernização portuária.

4.1 Avanços

4.1.1 Proteção e Preservação do Ambiente Portuário

A implantação e ampliação de estruturas portuárias e de terminais marítimos podem vir a apresentar grandes riscos ambientais. Os impactos diretos da implantação de infra-estruturas e de operações portuárias podem causar alterações na área costeira, com a indução de processos erosivos e de assoreamento, alteração da paisagem, o comprometimento de outros recursos naturais, ocorrência de acidentes ambientais (incêndios, perdas de cargas, derramamentos de petróleo e/ou produtos químicos), geração de resíduos, lançamento de esgoto oriundo de instalações portuárias e embarcações, etc.

Sabendo desses possíveis riscos a Lei de Modernização dos Portos que além de dispor sobre o regime jurídico de exploração dos portos organizados e instalações portuárias, também determinou as seguintes responsabilidades relacionadas à questão ambiental em seu art. 30º (§1, XII) e art. 33º (§1, VII):

- “Compete ao Conselho de Autoridade Portuária (...) assegurar o cumprimento das normas de proteção ao meio ambiente (...)”
- “Compete à Administração do Porto (...) fiscalizar as operações portuárias, zelando para que os serviços se realizem com regularidade, eficiência, segurança e respeito ao meio ambiente (...)”

Para que essas competências fossem efetivadas foi criada em 1998 a Agenda Ambiental Portuária que representou o comprometimento da atividade com a gestão

ambiental dos portos e estipulou um conjunto de ações para modificar e implementar o perfil da atividade, adequando-o às diretrizes para a preservação do meio-ambiente.

As principais ações da Agenda Ambiental direcionadas à adequação do subsetor portuário aos parâmetros ambientais incluem “a promoção do controle ambiental da atividade portuária; a inserção das atividades portuárias no âmbito do gerenciamento costeiro; a implementação de unidades de gerenciamento ambiental nos portos e de setores de gerenciamento ambiental nas instalações portuárias fora do porto organizado.”⁵⁰

Após a aprovação da Agenda Ambiental Portuária, foi promulgada a Lei nº 9966/00⁵¹ (Lei do Óleo) que dispõe sobre a prevenção, controle e fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas e/ou perigosas em águas sob jurisdição nacional.

Em resumo, a tutela do ambiente marítimo está prevista na legislação brasileira e nos instrumentos internacionais (Acordos, Tratados e Convenções) relacionados a esta temática dos quais o Brasil é signatário. Cabe a autoridade marítima zelar pela observância do que foi disposto nas duas principais convenções - MARPOL⁵² e OPRC 90⁵³ - que foram internalizadas através da Lei nº 9966/00.

⁵⁰ BRASIL. Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes- GEIPOT. “Relatório Síntese”, In: *Reforma Portuária Brasileira*, 2001. Disponível em : http://www.geipot.gov.br/estudos_realizados/reformaportuaria_relsintese.doc . Acesso em: 28/03/05

⁵¹ BRASIL. Lei nº 9.966, de 28 de abril de 2000. Dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências. Disponível em: http://geocities.yahoo.com.br/ambientche/lei_9966.htm . Acesso em: 12/04/2005

⁵² Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL 73/78) – estabelece regras para a prevenção da poluição por óleo, por substâncias nocivas transportadas em contêineres, tanques portáteis ou vagões-tanque rodoviários e ferroviários. Define também medidas de engenharia de construção naval e de operação de navios-tanque, como forma de prevenção e redução de poluição acidental causada por navio. As normas da MARPOL dirigem-se a portos, navios e terminais. Para obter mais informação sobre a Convenção MARPOL visite o site da International Maritime Organization – IMO (Organização Marítima Internacional): http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?doc_id=678&topic_id=258 . Acesso em: 28/04/05

⁵³ Convenção Internacional sobre Mobilização de Recursos, Resposta e Cooperação contra Poluição por óleo (OPRC 1990) - visa facilitar a cooperação internacional e a assistência mútua no preparo para o atendimento aos casos de vazamentos de óleo e incentivar os países a desenvolver e manter adequada capacitação para

O encaminhamento da gestão ambiental portuária se baseia num modelo institucional com uma estrutura gerencial ágil, privilegiando a interação entre todos os atores envolvidos e tendo como fundamento legal a Lei de Modernização dos Portos, a aplicação da Agenda Ambiental, a tomada de ações cabíveis para o cumprimento da Lei nº 9.966/00 e as normas de segurança à navegação e aos demais instrumentos de atuação da Marinha Brasileira.

Assim cada porto segundo as suas particularidades ambientais e organizacionais deverá estabelecer uma normatização da operação portuária de forma a evitar impactos no meio ambiente. Isso significa que além cada porto ter que seguir todo este aparato jurídico acima mencionado deverá ter também a sua própria estrutura de gerenciamento ambiental que coordenará as ações de planejamento, normatização e ações relativas aos aspectos ambientais internos, e manter uma atuação integrada com as instituições responsáveis pela gestão ambiental no entorno da área portuária.

4.1.2 Planos de Desenvolvimento e Zoneamento – PDZs

Aprovados pelos CAPs, os PDZs são instrumentos de planejamento estratégico dos portos. Incorporam o ordenamento ambiental do porto e devem ser compatíveis com o planejamento da região.

Esses Planos enfocam o desenvolvimento a partir do aspecto logístico levando em consideração as variáveis hinterlândia, racionalização das áreas do porto e o desenvolvimento da cidade e da região. Nesse cenário os principais objetivos dos PDZs são o reconhecimento de vocações, promoção de facilidades e a eliminação de dificuldades existentes. Nesse segmento ainda procuram abordar itens como acesso, meio-ambiente, zoneamento de áreas remanescentes para arrendamento, tarifas, ação comercial, infraestrutura e expansão.

Os PDZs deverão se integrar com os planos municipais e/ou metropolitanos de uso do solo e outros específicos, como os que estabelecem unidades de conservação, por

lidar, de maneira eficaz, com as emergências decorrentes deste tipo de poluição. Estende seu alcance às instalações portuárias que operam com hidrocarbonetos e derivados além dos navios e plataformas. Disponível em: <http://www.admiraltylawguide.com/conven/oilpolresponse1990.html>. Acesso em: 28/04/05

exemplo. Também deverão se integrar às “diretrizes e metas de gerenciamento costeiro e do sistema de recursos hídricos, áreas críticas e de preservação e definir os locais para serviços de apoio (ex: tratamento de resíduos e efluentes, locais de descarte de material dragado).”⁵⁴

Dessa maneira, os portos organizados deverão harmonizar os Planos de Desenvolvimento e Zoneamento com o Zoneamento Ecológico-Costeiro elaborado pelo Ministério do Meio Ambiente. Os PDZ estarão sujeitos a um licenciamento operacional cuja regulamentação será estabelecida pelo Conselho Nacional de Meio Ambiente (CONAMA).

4.1.3 Estímulo à Competitividade, Racionalização e Otimização das Instalações Portuárias

A Lei de Modernização dos Portos alcançou os seguintes resultados: instalação e pleno funcionamento dos Conselhos de Autoridade Portuária e do Órgão Gestor de Mão-de-obra nos portos, incentivos a programas de treinamento da mão-de-obra, privatização das operações portuárias, maior participação da iniciativa privada na gestão e nos investimentos portuários, aumento da produtividade e redução dos custos portuários e o arrendamento dos principais terminais e instalações portuárias públicas à exploração de empresas privadas.

O OGMO quebrou o monopólio dos sindicatos de trabalhadores portuários avulsos no fornecimento e na escalação da mão-de-obra avulsa para as operações portuárias. Desde 1996 os órgãos de gestão de mão-de-obra já haviam sido implantados na maioria dos portos e atualmente desempenham todas as suas funções básicas, com exceção da escalação, que, em alguns portos, constitui um grande obstáculo para a total implantação do modelo de administração da mão-de-obra avulsa.

O OGMO ficou responsável pelo treinamento e a habilitação de trabalhadores portuários, tendo o CAP a atribuição de estabelecer os centros de treinamento em cada

⁵⁴ BRASIL. Ministério dos Transportes. Comissão Permanente de Meio Ambiente. *Política Portuária do Ministério dos Transportes*. Brasília, 2002. Disponível em: <http://www.transportes.gov.br/CPMA>. Acesso em: 28/03/05.

porto. A execução do programa de treinamento pode ser terceirizada mediante convênios ou contratos entre o OGMO e as entidades de ensino como escolas técnicas, universidades e outros.

A privatização das operações portuárias trouxe o aumento da eficiência dos serviços portuários, a diminuição dos custos de manuseio da carga, a diminuição dos custos de mão-de-obra tornando os portos atrativos para o comércio internacional. Além disso, houve uma melhoria das condições não somente no que se refere aos meios e métodos operacionais disponíveis e utilizáveis, como também das instalações e locais de movimentação, buscando sempre a atualização e modernização, de aparelhos e equipamentos para alcançar a máxima eficiência e produtividade compatíveis com os padrões internacionalmente exigidos.

A Lei nº 8.630/93 estabeleceu definitivamente o espírito de competição no sistema portuário, com imediata influência no aprimoramento de serviços e redução dos custos. Como vimos no capítulo anterior houve redução no tempo de permanência dos navios e ainda a redução de trabalhadores nas atividades de carga e descarga formando um mercado concorrencial intra e entre portos.

A concorrência efetiva entre terminais localizados dentro da área do porto foi iniciada através dos planos de arrendamento de áreas e instalações do porto elaborados pela Administração Portuária onde há regras que favorecem a preservação de um ambiente competitivo entre os arrendatários e operadores.

Houve também redução no custo de movimentação portuária graças a utilização de contêineres e os investimentos realizados em sua maioria pelo setor privado na melhoria das instalações e introdução de novos equipamentos para as operações nos portos que permitiu elevar as operações de transbordo, isto é, a transferência de contêineres de um navio para outro, a fim de atingir o seu destino final.

Portanto, quanto maiores os navios, menores os custos de transporte dos contêineres, o que significa dizer que atividade apresenta economias de escala. A

importância das economias de escala obtidas com a utilização de navios maiores pode ser explicada da seguinte maneira:

“Um navio com capacidade para 1.200 TEUs tinha um custo diário de US\$16,6 por TEU, enquanto um navio com capacidade para 6.500 TEUs tinha um custo diário de US\$ 7,5 por TEU. O custo total de um navio de 6.500 TEUs é quase três vezes o custo total de um navio de 1.200 TEUs, mas o volume de cargas é quase seis vezes maior.”⁵⁵

“Á medida que o tamanho do navio aumenta, a participação do custo fixo no custo total diminui de 42% para 26%, como resultado da redução de diversos fatores, como o custo de capital por contêiner, a razão entre a tripulação e a capacidade de carga dos navios, o consumo de combustível por unidade de carga transportada e o valor das taxas portuárias por TEU.”⁵⁶

A modernização dos portos brasileiros está assumindo as novas funções e novas dinâmicas que a globalização econômica, a localização da produção, a integração econômica, a organização dos transportes e a logística apresentam na atualidade. Tornaram-se ainda competitivos e aproximando-se dos níveis operacionais semelhantes aos dos países mais adiantados.

4.1.4 Multifuncionalidade

A Lei 8.630/93 estimula a multifuncionalidade conforme o disposto no art. 57, assim redigido:

“Art. 57. No prazo de cinco anos contados a partir da publicação desta lei, a prestação de serviços por trabalhadores portuários deve buscar, progressivamente, a multifuncionalidade do trabalho, visando adequá-lo aos modernos processos de manipulação de cargas e aumentar a sua produtividade”.

⁵⁵ LACERDA, Sander Magalhães. Navegação e Portos no Transporte de Contêineres, In: *Revista do BNDES*, Rio de Janeiro, v.11, n.22, p.218, dez.2004.

⁵⁶ Ibidem

§ 1º Os contratos, as convenções e os acordos coletivos de trabalho deverão estabelecer os processos de implantação progressiva da multifuncionalidade do trabalho portuário de que trata o *caput* deste artigo.

§ 2º Para os efeitos do disposto nesse artigo a multifuncionalidade deve abranger as atividades de capatazia, estiva, conferencia de carga, conserto de carga, vigilância de embarcações e bloco.”

Tal disposição decorre do fato de que as atividades não descrevem categorias profissionais. A categoria profissional, a rigor, é a de trabalhador portuário. Desse modo o trabalhador portuário desde que devidamente habilitado pelo OGMO, pode prestar serviços e concorrer à escala em mais de uma atividade portuária (por exemplo, um consertador habilitado para a função de conferência de carga pode concorrer à escala e fazer parte da equipe de conferentes). Diante do impacto que a multifuncionalidade causa em toda a extensão da cadeia de prestação de serviços portuários, as convenções coletivas de trabalho implantarão gradualmente a multifuncionalidade. Em alguns portos, em especial o complexo portuário de Vitória, vem sendo aplicada, com sucesso, a multifuncionalidade.

Desses avanços, a maioria já foi implantada, embora tenham existido alguns obstáculos para a implementação plena da lei como a dificuldade entre empresários e trabalhadores para a adequação das novas regras e a resistência dos sindicatos ao OGMO.

4.2 Entraves e Desafios

4.2.1 Burocracia

Os exportadores e importadores sofrem com o excesso de burocracia na liberação das cargas. Vários órgãos do governo estão presentes nos portos como o Ministério da Agricultura, o Ministério da Defesa, a Agência de Vigilância Sanitária e a Receita Federal. Cada um deles é responsável por um tipo de documento e por conferências físicas nas cargas. Não há um cadastro único do governo, e o responsável pela mercadoria é obrigado a fornecer a mesma informação para todos os órgãos só que utilizando documentos diferentes. Essa burocracia acarreta demoras nos portos e o pagamento de multas pelo

tempo em que o navio fica parado. Por causa desses atrasos no embarque e no desembarque de cargas o

“levantamento feito em maio de 2004 pela multinacional de soja Bunge, de origem holandesa, previa que as empresas brasileiras pagariam cerca de 1,2 bilhão de dólares em multas aos donos dos navios. Segundo o estudo, o Brasil registra em média de 22 dias por ano de estadia adicional de navios nos portos no período de safra. Na entressafra, esse tempo cai para cerca de dez dias. Cada dia parado custou, em 2004, 50 mil dólares por navio.”⁵⁷

Isso significa que se um navio ficar parado 22 dias ele perderá cerca de US\$ 1.100.000. E para poder recuperar o prejuízo será preciso elevar as tarifas portuárias e os preços dos fretes tendo como consequência o encarecimento das operações portuárias.

4.2.2 Tarifas Portuárias

Como resultado da Lei nº 8.630/93, a estrutura tarifária dos portos brasileiros “passou de 18 tabelas básicas para apenas 7”.⁵⁸ Conforme determina a Lei, a nova estrutura tarifária tem que ser aprovada pelos respectivos CAP's, que deverá também homologar os valores tarifas, estipulados pelas Administrações Portuárias.

Essas tarifas englobam os custos com armazenagem ou permanência da mercadoria no ponto de origem à espera do embarque, os custos relativos a movimentação da carga na área portuária e de contêineres ou por metro linear de cais público ocupado por embarcação atracada. Tais custos poderão ser pagos pelos requisitantes dos serviços, arrendatários, o dono da mercadoria ou operador portuário.

⁵⁷ FURTADO, Clarissa. “O nó dos portos brasileiros”, In: *Revista Desafios do Desenvolvimento*. Brasília, Edição 8, março 2005. Disponível em: <http://www.desafios.org.br/index.php?Edicao=8&pagina=noticias&idNoticia=57> . Acesso em: 25/03/05

⁵⁸ BRASIL. Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes- GEIPOT. “Relatório Síntese”, In: *Reforma Portuária Brasileira*, 2001. Disponível em: http://www.geipot.gov.br/estudos_realizados/reformaportuaria_relsintese.doc . Acesso em: 28/03/05

Embora os valores das tarifas tivessem diminuído ao longo desses anos, essas ainda continuam complexas e pouco competitivas internacionalmente. Enquanto no melhor porto do Brasil “se gasta 12 dólares para embarcar 1 tonelada, a média anual é de 7,02 dólares por tonelada (...) [e] no porto de Cingapura o exportador despende 5 dólares e no de Roterdã, na Holanda, o gasto é de apenas 4,8 dólares por tonelada.”⁵⁹

Outro problema é a bitributação do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) nas operações de transporte multimodal. É absurdo exportar taxas e impostos. Há muito que caminhar com os inúmeros tributos que são impostos às exportações, tais como a taxa de contêiner vazio, ICMS nos trechos intermodais de carga para o mercado externo para atingir o nível de portos como o de Roterdã ou Cingapura.

4.2.3 Aproximar custo e o tempo de movimentação dos portos brasileiros aos padrões internacionais

Registra-se um elevado tempo de permanência das mercadorias nos portos devido a baixa ineficiência dos órgãos de governo intervenientes no processo aduaneiro como vimos anteriormente.

Os tempos de movimentação de contêineres são elevados e a mão-de-obra utilizada nas operações é excessiva. No porto de Santos, são necessários 22 estivadores para embarcar 40 contêineres em uma hora. “Nesse mesmo tempo, cinco estivadores movimentam 60 contêineres em Roterdã, na Holanda, enquanto em Cingapura apenas 2 dão conta de 100 contêineres.”⁶⁰

Nota-se assim, um excessivo contingente de mão-de-obra nos principais portos, com cerca de 20.000 trabalhadores avulsos desnecessários. Há elevados passivos trabalhistas nos principais portos públicos e baixo nível de eficiência de algumas Administrações Portuárias.

⁵⁹ FURTADO, Clarissa. . “O nó dos portos brasileiros”, In: *Revista Desafios do Desenvolvimento*. Brasília, Edição 8, março 2005. Disponível em: <http://www.desafios.org.br/index.php?Edicao=8&pagina=noticias&idNoticia=57> . Acesso em: 25/03/05

⁶⁰GROSSMANN, Luís Osvaldo. Falta infra-estrutura, In: Clipping. Brasília, 2004. Disponível em: <http://clipping.planejamento.gov.br/Noticias.asp?NOTCod=169497> . Acesso em: 05/01/05

4.2.4 Dragagem

A maioria dos portos sofre com a falta de calado, isto é, de profundidade de águas. Com o passar do tempo a movimentação de navios acumula lama e sedimentos no mar, e com isso, em alguns portos os navios são obrigados a esperar a maré cheia entrar no cais ou carregar o navio com menos peso, ocupando apenas parte da sua capacidade de carga. Para solucionar o problema é preciso realizar a dragagem do material acumulado, que deve ser feita em prazos regulares, geralmente de dois em dois anos. Em alguns portos a dragagem foi feita há mais de dez anos, por falta de dinheiro, lentidão no processo de licitação ou dificuldades na liberação de licenças ambientais. “Sem a dragagem das bacias de evolução e do canal do estuário dos portos (...) o assoreamento age como saia justa às embarcações, que são obrigadas a embarcar ou descarregar menos carga que sua capacidade de calado”⁶¹.

No caso do porto de Santos há a necessidade de retirar do “estuário cerca de 5 milhões de metros cúbicos de sedimentos por ano para manter o canal do porto em condições de navegabilidade.”⁶². Ainda, com “12,10m de água que é a profundidade da barra, o navio tem que carregar no máximo até 11,60m. Os navios da geração Panamax de 225 metros de comprimento, poderiam carregar até o calado de 14 metros.”⁶³ Por exemplo, embora na teoria o calado apresente 14 metros, na prática ele apresenta bem menos que isso. Como os contratos de transporte são feitos com base na profundidade do calado do porto as perdas são enormes podendo ultrapassar até 10 mil toneladas por viagem.

A progressiva utilização de navios porta-contêineres nas rotas para a costa brasileira resultará em poucos portos capazes de recebê-los. Somente os portos de Itaquí,

⁶¹ RODRIGUES, José. Santos terá 60 milhões para obras de dragagem, In: Clipping. Santos, 2005. Disponível em: <http://clipping.planejamento.gov.br/Noticias.asp?NOTCod=175695>. Acesso em: 02/02/05

⁶² RODRIGUES, José. “Falta de dragagem afeta navios em Santos”, In: Newsletter Valor Econômico. Santos, n. 69, 2004. Disponível em: <http://www.valor.com.br/veconomico/?show=index&mat=2734736&edição=988&caderno=195&news=1&cod=78869395&s=1>. Acesso em: 13/03/05

⁶³ Ibidem

Sepetiba, Suape e Pecém que contam com calados maiores que 15 metros poderão receber esse tipo de navio, assim como os navios da geração Panamax e Cape Size.

Outros portos também seriam capazes de receber navios maiores ainda desde que realizadas a dragagem de aprofundamento de seus canais, aumentando assim a competitividade de cada porto já que os navios poderiam ser carregados no local, evitando o “frete morto” e a necessidade de complementação da carga em outros terminais ou portos.

4.2.5 Acesso

Os investimentos feitos ao longo dos anos para melhorar o escoamento da produção e acesso aos portos foram módicos. Há que se restaurar, ampliar e melhorar a matriz de transportes rodoviária. Há que reestruturar o sistema rodoviário em sua totalidade uma vez que cerca de 83% das rodovias têm algum tipo de problema e em 8.000 km há aprofundamentos, ondulações, buracos, falta pavimentação, sinalização ou mesmo acostamento.

O problema reflete-se diretamente no bolso. O encarecimento dos fretes também deriva do péssimo estado de conservação das estradas brasileiras e a ausência de sistemas modernos para controle e fiscalização de mercadorias e veículos por parte das autoridades fiscais brasileiras.

Para se ter uma idéia dos custos de transportes, a Revista Veja publicou em 2004 a reportagem “*Os nós no meio do caminho*” onde relata os prejuízos dos produtores brasileiros de soja em relação aos produtores americanos. Segundo a revista

“60% da soja brasileira é escoado por rodovias, o meio mais caro. Nos EUA, 61% vão por hidrovias, o meio mais barato. O custo para transportar 1 tonelada a 1.000 km é de 8 dólares nas hidrovias, 16 dólares nas ferrovias e 32 dólares na rodovias.”⁶⁴

⁶⁴ COUTINHO, Leonardo. “Os nós no meio do caminho”, In: *Revista Veja*. São Paulo: Editora Abril, edição especial, nº36, ano 37, outubro de 2004.

Nesse caso a soja que rendeu mais de US\$10 bilhões em 2004, o custo do frete para cada tonelada transportada foi de US\$28 para o Brasil, enquanto aos EUA e Argentina custou respectivamente 15 e 16 dólares.

A situação ainda é agravada pela falta de armazenagem em quantidade suficiente para organizar o fluxo de carga e evitar filas de caminhões. Durante a safra recorde de soja em 2004 as filas de caminhões esperando até três dias para entrar no porto de Paranaguá e desovar a mercadoria retratam bem a situação e nos mostram que há muito que fazer para melhorar o nosso processo logístico.

Dessa forma o custo do transporte no Brasil torna-se muito mais elevado do que em outros países prejudicando os exportadores e competitividade no mercado externo.

Vê-se assim que os problemas são muitos e a solução é primordial para dar sustentabilidade ao desenvolvimento econômico. Precisamos reverter o quadro preocupante em que os nossos portos se encontram. O Governo ao invés de reduzir a sua participação nos projetos e investimentos com o passar dos anos deve começar a ampliá-la fazendo investimentos e financiamentos maciços na infra-estrutura portuária não deixando apenas tal responsabilidade nas mãos do setor privado.

5. O Comércio Exterior e o Subsetor Portuário

Considerando que o transporte marítimo é um importante instrumento de fomento do comércio exterior torna-se fundamental que seja entendido e assimilado de maneira correta e adequada, para possibilitar o incremento e melhoria na maneira como é realizado.

Embora a baixa participação do Brasil no comércio exterior seja resultante de uma economia que no passado era muito fechada, por outro lado essa baixa participação em relação ao PIB e ao mundo, apresenta-se como uma grande oportunidade de crescimento visto que tudo está por ser feito em nosso país. Está implícito aqui, portanto, uma possibilidade crescente de maior participação e de aumento do emprego na atividade de comércio exterior.

Posto isso, analisaremos o funcionamento do comércio exterior brasileiro e os principais órgãos que o compõe. Posteriormente, serão analisados o setor de transportes e as ações tomadas pelo Governo Federal para o estabelecimento de uma política para o subsetor portuário.

5.1 Principais Órgãos Intervenientes do Comércio Exterior

5.1.1 Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior – MDIC

O MDIC é encarregado da política de desenvolvimento da indústria, comércio e serviços; das políticas de comércio exterior e da regulamentação e execução de atividades voltadas à área; aplicação de mecanismos de defesa comercial e apoio a participação brasileira em negociações de comércio exterior. Portanto, é responsável pelas políticas e ações relativas ao comércio exterior como um todo, visando ampliar e melhorar a relação comercial do Brasil com os demais países do mundo.

5.1.1.1 Secretaria de Comércio Exterior (SECEX) e seus Departamentos

É o órgão formulador de propostas de políticas e programas de comércio exterior além de estabelecer as normas necessárias à sua implementação. Propõe medidas fiscais, cambiais, de financiamento, transportes e fretes e de promoção comercial. Propõe

diretrizes que articulem o emprego do instrumento aduaneiro com os objetivos gerais de política do comércio exterior; alíquotas para imposto de importação e protege o país de práticas desleais de comércio através da implementação de mecanismos de defesa comercial.

A SECEX é composta por quatro departamentos:

a) Departamento de Operações de Comércio Exterior (DECEX) – subordinada ao MDIC elabora, acompanha e avalia estudos sobre a evolução da comercialização de bens e mercados estratégicos para o Brasil, baseando-se nos parâmetros de competitividade setorial. Executa e acompanha políticas e programas de operacionalização do comércio exterior e estabelece normas e procedimentos necessários à sua implementação; autoriza operações de exportação e importação.

b) Departamento de Defesa Comercial (DECOM) - examina a procedência e o mérito de petições de abertura de investigações de *dumping*, de subsídios e de salvaguardas, com vistas à defesa da produção doméstica.

Recomenda a aplicação das medidas de defesa comercial previstas nos correspondentes acordos da OMC - Organização Mundial do Comércio e acompanha as discussões relativas às normas e à aplicação dos Acordos de defesa comercial junto à OMC.

Participa de negociações internacionais relativas à defesa comercial e acompanha as investigações de defesa comercial abertas por terceiros países contra exportações brasileiras e presta assistência à defesa do exportador, em articulação com outros órgãos governamentais e com o setor privado.

c) Departamento de Negociações Internacionais (DEINT) – negocia e promove estudos e iniciativas internas destinados ao apoio, informação e orientação da participação brasileira em negociações de comércio exterior. Desenvolve atividades de comércio exterior, junto a organismos e participa de

acordos internacionais e coordena, no âmbito interno, os trabalhos de preparação da participação brasileira nas negociações tarifárias em acordos internacionais e opina sobre a extensão e retirada de concessões.

- d) **Departamento de Planejamento e Desenvolvimento do Comércio Exterior (DEPLA)** – tem como competências propor e acompanhar a execução das políticas e dos programas de comércio exterior; formular propostas de planejamento da ação governamental, em matéria de comércio exterior e desenvolver estudos de mercados e produtos estratégicos para expansão das exportações brasileiras.

Planeja e executa programas de capacitação em comércio exterior dirigidos às pequenas e médias empresas; planeja a execução e manutenção de Programas de Desenvolvimento da Cultura Exportadora e acompanha, em fóruns e comitês internacionais, os assuntos relacionados com o desenvolvimento do comércio internacional e do comércio eletrônico.

Elabora e edita material técnico para orientação da atividade exportadora; Produz, analisa, sistematiza e dissemina dados e informações estatísticas de comércio exterior e planeja ações orientadas para a logística de comércio exterior.

5.1.1.2 Câmara de Comércio Exterior – CAMEX

Órgão integrante do Conselho de Governo que tem por objetivo a formulação, adoção, implementação e a coordenação de políticas e atividades voltadas ao comércio exterior de bens e serviços, incluindo o turismo. Objetiva, também, servir de diálogo e articulação junto ao setor produtivo, para que a política de comércio exterior reflita as necessidades dos agentes econômicos.

É integrada pelo Ministro do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior; que a preside, pelos Ministros Chefe da Casa Civil, das Relações Exteriores; da Fazenda; da Agricultura, Pecuária e Abastecimento; e do Planejamento, Orçamento e Gestão.

Dentre as inúmeras competências da CAMEX cabe citar algumas como a formulação de diretrizes básicas da política tarifária na importação e na exportação; opinar sobre políticas de frete e transporte internacionais, portuários e aeroportuários e de fronteiras, visando à sua adaptação aos objetivos da política de comércio exterior e ao aprimoramento da concorrência e orientar políticas de incentivo à melhoria dos serviços portuários, aeroportuários, de transporte e turismo, com vistas ao incremento das exportações e da prestação desses usuários oriundos do exterior.

5.1.2 Ministério da Fazenda - MF

É o órgão que cuida da formulação e execução da política econômica. O Ministério da Fazenda tem como área de competência os seguintes assuntos: moeda, crédito, instituições financeiras, capitalização, poupança popular, seguros privados e previdência privada aberta; política, administração, fiscalização e controle do comércio exterior; administração financeira, controle interno, auditoria e contabilidade públicas e das dívidas públicas interna e externa; negociações econômicas e financeiras com governos, organismos multilaterais e agências governamentais e a realização de estudos e pesquisas para acompanhamento da conjuntura econômica.

5.1.2.1 Secretaria da Receita Federal - SRF

Órgão do Ministério da Fazenda responsável pela administração dos tributos internos e aduaneiros da União. Fiscaliza as entradas e saídas de produtos do país e arrecada os direitos aduaneiros sobre as importações brasileiras. O atendimento é feito nas Delegacias da Receita Federal em cada Estado. É encarregada, também, do alfandegamento de portos, aeroportos e pontos de fronteira, bem como locais determinados na zona secundária, onde a guarda e despacho de mercadorias podem ocorrer.

5.1.2.2 Banco Central do Brasil – BACEN

O Banco Central do Brasil estabelece normas sobre as operações de câmbio no comércio exterior, bem como fiscaliza e controla sua aplicação. É encarregado da formulação e gestão das políticas monetária e cambial, compatíveis com as diretrizes do

Governo Federal, a regulação e supervisão do Sistema Financeiro Nacional, e a administração do sistema de pagamentos do meio circulante.

5.1.3 Ministério das Relações Exteriores - MRE

O MRE é o encarregado das relações diplomáticas brasileiras com outros países. Uma das principais funções do MRE é o relacionamento com outros países em assuntos de comércio exterior, mantendo para isso, departamentos e pessoal especializado. A vantagem desse ministério é que ele está permanentemente presente nos países estrangeiros acompanhando *in loco* o seu desenvolvimento, crises, problemas, produção e oportunidades de comércio.

5.2 Estrutura Organizacional dos Transportes

A Lei nº 10.233/01⁶⁵ reformulou o transporte aquaviário e terrestre ao extinguir algumas instituições até então existentes, criando novas instituições e transferindo competências para as novas agências. Cabe então analisar essa nova reestruturação do setor de transportes de forma abrangente por ser este o responsável por sustentar fisicamente as atividades relativas ao comércio exterior.

5.2.1 Ministério dos Transportes

É responsável por todos os modos de transportes (terrestres e aquaviários), portos, vias navegáveis e marinha. Sua atribuição é formular, coordenar e supervisionar a política nacional de transportes ferroviário, rodoviário e aquaviário além de participar na coordenação dos transportes aeroviários.

5.2.1.1 Órgãos singulares

a) Secretaria de Política Nacional de Transportes – subsidia a formulação e a elaboração da Política Nacional de Transportes bem como monitora e avalia sua a

⁶⁵ Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001 - dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências. Disponível em: <http://www.antt.gov.br/institucional/institucional.asp>
Acesso em: 26/05/05

execução. Cabe à secretaria promover a articulação das políticas de transportes do Governo Federal com outros setores do governo e setor privado, com vistas a compatibilizar políticas e aperfeiçoar mecanismos de descentralização e alocação de recursos. Também estabelece as diretrizes para o afretamento de embarcações estrangeiras por empresas brasileiras de navegação e para liberação do transporte de cargas prescritas. Desenvolve o planejamento estratégico do setor de transportes abrangendo os subsetores portuário, hidroviário, ferroviário e rodoviário. Divide-se em:

- *Departamento de Planejamento e Avaliação da Política de Transportes* – promove estudos e pesquisas necessários ao processo de planejamento e avaliação da Política Nacional de Transportes. Propõe medidas que incentivem a multimodalidade na operação de transportes e a competitividade e universalização dos serviços de transportes. Coordena a consolidação dos planos e programas do setor de transportes, acompanhando o seu desempenho físico-financeiro e submetendo-os à decisão superior. Desenvolve e acompanha atividades voltadas à proposição do plano plurianual de investimentos para os subsetores hidroviário, portuário, ferroviário e rodoviário.
- *Departamento de Outorgas* - Analisa e submete à aprovação os planos de outorgas e de delegação dos segmentos da infra-estrutura viária encaminhados ao Ministério. Promove estudos técnicos e econômicos relativos à definição de políticas tarifárias, preços e fretes, para o setor de transportes. Planeja, coordena e elabora os editais de licitação de concessão, autorização e permissão para exploração de infra-estrutura e prestação de serviços de transportes.
- *Departamento de Relações Institucionais* – compete a esse departamento coordenar o processo de articulação das políticas de transportes e promover a articulação intra, intergovernamental e intersetorial necessárias à integração de políticas, planos e programas e projetos do setor de transportes. Cabe articular parcerias com o setor público e privado, objetivando viabilizar a implementação dos empreendimentos necessários ao desenvolvimento do Sistema Nacional de Viação; promover ações que induzam à gestão compartilhada e cooperativa entre as esferas de governo no setor de transportes; formular e implementar estratégias e mecanismos de fortalecimento institucional do Ministério.

b) Secretaria de Gestão dos Programas de Transportes Terrestres – busca assegurar a qualidade dos programas, projetos, operações especiais e empreendimentos, consolidando o modelo de gerenciamento por resultados e de otimização dos recursos. Estabelece indicadores econômico-financeiros e de qualidade, objetivando a avaliação dos programas nacionais de transportes além de coordenar sistema de informações

gerenciais permitindo o acompanhamento do desempenho físico-financeiro e qualitativo dos programas, projetos e ações de transportes. Supervisiona atividades institucionais, tecnológicas e de implementação de diretrizes ambientais no setor de transportes e interage com órgãos multisetoriais da Administração Federal, garantindo a uniformização e a integração de procedimentos para a efetiva implementação dos programas, projetos e ações do setor de transportes. É formada pelos seguintes departamentos:

- *Departamento de Programas de Transportes Terrestres e Departamento de Programas de Transportes Aquaviários* – fornece subsídios para a elaboração de proposição orçamentária e do Plano Plurianual de Investimentos referente ao setor de transportes terrestres e aquaviários. Formula e propõe, acompanha e avalia os programas e ações do Plano Plurianual de Investimentos, no que concerne ao setor de transportes terrestres e aquaviários e orienta a implementação dos programas de transportes terrestres e aquaviários nas entidades vinculadas e em outras esferas de governo, induzindo melhorias na gestão.
- *Departamento de Desenvolvimento e Logística* – acompanha e coordena a implementação de diretrizes e ações relacionadas à proteção ambiental; incentiva e estimula tecnologias e metodologias que contribuam para a redução de custos e para o aumento da produtividade, da qualidade, da segurança e otimização no setor de transportes. Pesquisa, desenvolve e divulga ações institucionais, necessárias à evolução do setor de transportes.

c) Secretaria de Fomento para Ações de Transportes – elabora e supervisiona a implantação das políticas e diretrizes para a captação de recursos. Também coordena e viabiliza a execução das atividades relacionadas com o Sistema Federal de Financiamentos Internacionais no âmbito do Ministério. Busca promover a articulação com o órgão Central do Sistema Federal de Financiamentos Externos além de planejar e coordenar a efetivação da arrecadação e aplicação do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) e das demais receitas do Fundo da Marinha Mercante (FMM) e do Fundo Nacional de Infra-Estrutura de Transportes (FNIT). Interage com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) estabelecendo um intercâmbio permanente das informações requeridas ao funcionamento do Sistema de Controle da Arrecadação do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante.

- Departamento do Fundo da Marinha Mercante – dá apoio ao desenvolvimento da marinha mercante e da indústria da construção naval e participa da formulação da política de aplicação dos recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM). Analisa e emite parecer técnico sobre projetos a serem desenvolvidos e implantados com recursos do FMM, administra a liberação ou recebimento de recursos junto aos agentes financeiros relativos aos contratos de financiamentos do FMM. Analisa mudanças legais, operacionais e institucionais referentes à aplicação dos recursos do FMM. Desenvolve estudos estatísticos e acompanhar a evolução da arrecadação de receitas do FMM e da sua aplicação.
- Departamento do Fundo Nacional de Infra-Estrutura de Transportes – coordena e acompanha, junto aos órgãos federais, o exame e aprovação dos pedidos de financiamentos nacionais e internacionais. Supervisiona a execução dos contratos de financiamentos e dos projetos financiados. Identifica, junto aos Estados, Municípios e Distrito Federal, formas de parceria que viabilizem o financiamento de projetos de interesse do Ministério e administra os recursos no âmbito do FNIT.

5.2.1.2 Entidades Vinculadas

a) Autarquias

- Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes (DNIT) – é o principal órgão executor do Ministério dos Transportes. Foi implantado em 2002 para desempenhar as funções relativas à construção, manutenção e operação da infra-estrutura dos segmentos do Sistema Federal de Viação sob administração direta da União nos modais rodoviário, ferroviário e aquaviário. É dirigido por um Conselho Administrativo e por cinco diretores nomeados pelo Presidente da República e conta com recursos da própria União para a execução das obras. Compete ao DNIT investir em infra-estrutura de transporte terrestre e aquaviário; manutenção e recuperação das vias e terminais, realizar a gestão, operação e administração dos modais de transporte e estabelecer padrões e normas técnicas para projetos e construções de infra-estrutura.
- Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) – faz parte da Administração Federal indireta cuida do transporte ferroviário de passageiros e cargas ao longo do Sistema Nacional de Viação, da exploração da infra-estrutura ferroviária e do arrendamento dos ativos operacionais correspondentes, do transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, do transporte rodoviário de carga, da exploração da infra-estrutura rodoviária federal, do transporte multimodal e do transporte de cargas especiais e perigosas em rodovias e ferrovias.
- Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) – entidade integrante da Administração Federal Indireta, submetida ao regime autárquico, caracterizada pela independência administrativa e autonomia funcional e financeira. Observados os princípios estabelecidos na Lei nº8630/93, a ANTAQ, tem como principais atribuições o estabelecimento de normas e padrões a serem seguidos pelas autoridades portuárias; celebrar atos de outorga

e concessão de portos públicos e de autorização para terminais de uso privativo; supervisionar e fiscalizar as atividades das Administrações Portuárias bem como as atividades de prestação de serviços de transporte aquaviário; garantir a movimentação de pessoas e bens, em cumprimento a padrões de eficiência, segurança, conforto, regularidade, pontualidade e modicidade nos fretes e tarifas; e harmonizar os interesses dos usuários com os das empresas concessionárias, permissionárias, autorizadas e arrendatárias, e de entidades delegadas, preservando o interesse público.

- Departamento Nacional de Estradas de Rodagem - DNER (em extinção).

b) Empresas Públicas

- Companhia de Navegação do São Francisco S.A. - FRANAVE (em processo de desestatização);
- VALEC – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. (em processo de desestatização); e
- Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (em liquidação).

c) Sociedades de Economia Mista

- Companhia Docas do Ceará - CDC;
- Companhia das Docas do Estado da Bahia - CODEBA;
- Companhia Docas do Espírito Santo - CODESA;
- Companhia Docas do Estado de São Paulo - CODESP;
- Companhia Docas do Maranhão - CODOMAR;
- Companhia Docas do Pará - CDP;
- Companhia Docas do Rio Grande do Norte - CODERN;
- Companhia Docas do Rio de Janeiro - CDRJ; e
- Rede Ferroviária Federal S.A.- RFFSA (em liquidação).

5.3 Tribunal Marítimo (TM)

O Tribunal Marítimo, órgão autônomo, auxiliar do Poder Judiciário, vinculado ao Ministério da Marinha, responde pelo julgamento dos acidentes marítimos, fluviais e lacustres (lago). Suas conclusões e laudos técnicos podem ser usados pela justiça civil. É responsável pelo registro dos navios brasileiros que operam no transporte de cargas, tanto na cabotagem (conexão entre portos de um mesmo país) quanto na navegação de longo curso (navegação internacional).

5.4 Ações para o Subsetor Portuário

5.4.1 Agenda Portos

Sabendo do iminente estrangulamento do sistema logístico nos portos brasileiros em 2004, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva, pediu que uma comissão interministerial elaborasse soluções para o subsetor a fim de evitar uma situação pior em 2005. O grupo interministerial, sob a coordenação geral da Casa Civil, era composto pelos representantes dos ministérios do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, Transportes, Fazenda, Agricultura e Planejamento.

Durante o período de julho e agosto, o grupo visitou diversos portos de nosso país e identificou os onze portos prioritários para se realizar a logística portuária: Santos (SP), Vitória (ES), Paranaguá (RS), Rio Grande (RS), Rio de Janeiro (RJ), Itajaí (SC), São Francisco do Sul (SC), Sepetiba (RJ), Salvador (BA), Aratu (BA) e Itaqui (MA).

A comissão lançou então, a Agenda Portos cujo objetivo é levantar aspectos legais, institucionais e operacionais que estejam comprometendo as atividades portuárias e apontar soluções de curto, médio e longo prazos que sejam implementadas o mais rápido possível para garantir o melhor escoamento da produção e melhorar a performance das exportações do país.

5.4.2 Reporto

Em dezembro de 2004 foi publicada a Lei nº 11.033, que instituiu o Regime Tributário para incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária – REPORTO.

O REPORTO suspende a cobrança do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), da Contribuição do PIS/PASEP, da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS) e, quando for o caso, do Imposto de Importação (II), nas vendas de máquinas, equipamentos e outros bens aos terminais portuários.

Os beneficiários do REPORTO são o operador portuário, o concessionário do porto organizado, o arrendatário de instalação portuária de uso público e a empresa autorizada a explorar a instalação portuária de uso privativo.

Para usufruir o regime é condição básica a venda direta de máquinas, equipamentos e outros bens, no mercado interno, ou a sua importação - desde que não haja equipamento similar nacional capaz de ser substituído em condições de preço, qualidade e prazo de entrega - diretamente às empresas beneficiárias do REPORTO para utilização exclusiva na execução de serviços de carga, descarga e movimentação de mercadorias.

Atualmente essas são as ações centrais para aprimorar a estrutura portuária. O REPORTO projeta-se como um dos novos itens da agenda do Governo Federal para o fomento do comércio exterior enquanto a implementação da Agenda Portos é prioridade da política nacional de infra-estrutura portuária devendo os órgãos do Ministério dos Transportes e as entidades a ele vinculadas, adotarem todas as medidas necessárias para materializar as soluções sugeridas e as diretrizes de segurança traçadas, dando preferência aos processos que objetivem concretizá-los.

Conclusão

O presente trabalho foi realizado com o objetivo de compreender o sistema portuário brasileiro de 1990 a 2004 e o seu impacto no comércio exterior.

Comparando-se o atual sistema portuário com aquele pré-existente à Lei de Modernização dos Portos é patente a transformação: aumento da capacidade instalada, quer através da ampliação da infra-estrutura quer pelo grau de mecanização e automação das operações nas instalações existentes; o crescimento da eficiência operacional de um porto passou a ser medido através de uma série de indicadores tais como tipo de navio, berço, terno, equipamento, ova e desova de contêineres e muitos outros; houve uma redução de custos tanto no cais quanto para o dono da carga, dando origem a economias de escala dentro do sistema portuário e aumento expressivo da quantidade movimentada anualmente em todos os tipos de cargas.

Apesar de não ser possível estabelecer clara e detalhadamente um modelo portuário, da Lei 8630/93, pode-se depreender seis marcantes diretrizes do estudo realizado:

- **Desmonopolização** – a extinção do monopólio da Administração do Porto na operação portuária fomentou um mercado concorrencial entre portos;
- **Desestatização** - a transferência das operações portuárias à iniciativa privada deu origem a um mercado competitivo intra-portos;
- **Descentralização** – do processo de tomada de decisão portuário com a criação do OGMO, do Conselho de Autoridade Portuária e Administração Portuária em cada porto;
- **Participação** – das esferas de poder estaduais, municipais, entidades mistas e privadas e da comunidade portuária (operadores, arrendatários, usuários, trabalhadores) no processo decisório;

- **Multifuncionalidade** – da mão-de-obra portuária, para que a existência do OGMO é um instrumento viabilizador;
- **Proteção e Preservação do Meio-Ambiente** - já que as atividades portuárias em sua essência, podem de algum modo interferir no meio-ambiente foi implementada a Gestão Ambiental dos Portos para evitar essas interferências desastrosas ao meio-ambiente.

Conclui-se que a decisão sobre a escolha de determinado tema foi sem dúvida positiva, pois:

- vimos que no pós-guerra, os governos brasileiros implementaram políticas destinadas a aumentar a participação das empresas nacionais de navegação no transporte do comércio exterior do país. Como resultado dessas políticas, as empresas brasileiras de navegação alcançaram importante participação na geração de fretes no comércio exterior do país nas décadas de 1970 e de 1980;
- atentou-se também que os custos que as políticas de promoção da bandeira brasileira impunham aos usuários do transporte marítimo de longo curso levaram, a partir de meados da década de 1980, à liberalização do mercado. Como resultado, observou-se a redução tanto dos valores dos fretes, principalmente de importação, como da frota mercante de registro brasileiro;
- os portos surgiram e se desenvolveram, como se viu, para serem as interfaces entres os deslocamentos aquaviários e terrestres, de pessoas e produtos;
- também os equipamentos, os processos e as organizações necessários àqueles deslocamentos se desenvolveram, constituindo-se no que hoje chamamos de logística;
- o sistema portuário respondeu às ações de reestruturação, que visavam a redução do seus custos e a melhora do seu desempenho. Ambos apresentaram

resultados significativos, em particular nos preços dos serviços cujos decréscimos foram consideráveis;

- o porto é sem dúvida o principal elo da cadeia de logística. Sua eficiência e custo baixo são essenciais para garantir nosso futuro econômico e assegurar o desenvolvimento de nossa sociedade;
- atentou-se para o atual momento econômico e político responsável pelo incremento das exportações e as conseqüências que essas causaram no sistema portuário (falta de navios, contêineres, multas, congestionamento, etc);
- foram analisados os principais portos do país em termos de participação no comércio exterior, assim como sua estrutura física e seus fluxos de movimentação;
- foram mostrados os avanços e entraves à modernização portuária bem como toda a estrutura federal que versa sobre comércio exterior;
- foram observadas a evolução das estruturas, funções e mudanças dos portos na esfera nacional e as inovações normativas brasileiras, tal como a Lei de Modernização dos Portos e seus impactos no subsetor portuário e as novas instituições no setor de transportes que controlam e fiscalizam o sistema portuário.

Diante das conclusões alcançadas podemos inferir que a Lei nº 8603/93, ou seja, a Lei de Modernização dos portos está quase totalmente consolidada. Significa dizer que foi efetivamente quebrado o monopólio da exploração da área do porto organizado, até então prerrogativa da Administração Portuária, pela introdução de operadores portuários e dos arrendatários nas instalações portuárias. Mas há efeitos colaterais que não podem ser esquecidos, mesmo porque, ainda aguardam tratamento adequado.

Aprofundando a análise do período compreendido podemos notar que as mudanças no campo institucional como a definição das áreas dos portos organizados, criação e

implantação dos CAPs e OGMOs, aprovação dos regulamentos de exploração e das normas de pré-qualificação dos operadores portuários formaram um conjunto de instrumentos e pré-requisitos para a implementação física, operacional e gerencial para dar cabo à modernização.

A implantação desses instrumentos trouxe mais mudanças positivas como a aprovação dos Planos de Desenvolvimento e Zoneamento, novas estruturas tarifárias para incentivar a concorrência entre e intraportos.

Já no passado mais recente, os últimos quatro anos, os pequenos, médios e novos portos estiveram a frente do processo de modernização enquanto os grandes portos ficavam em segundo plano. A falta políticas públicas, de mais investimentos e de manutenção adequados nestes portos e em toda estrutura de logística durante esses últimos anos são os responsáveis por todos os entraves que vimos no terceiro capítulo. Assim, é indispensável o empenho do atual Governo em adotar uma Política Portuária Nacional que estabeleça diretrizes objetivas, claras, que permitam a remoção dos obstáculos que se opõem ao contínuo processo de modernização.

Portanto, o porto é um dos gatilhos mais atuantes para incrementar a nossa participação no comércio exterior. Mas para isso precisa dispor de uma logística moderna que lhe permita compensar as grandes distâncias que os produtos brasileiros tem que percorrer até os mercados comprados. E essa cadeia logística inclui, um sistema portuário moderno em termos de eficiência, eficiência esta que seja igual, e se possível superior à alcançada nos países mais adiantados. Caso contrário, estará condenado ao atraso, e com ele a economia brasileira continuará a padecer da carência de competitividade internacional.

Bibliografia

ACSELRAD, Henri; et alli. “Problemáticas socioambientais do projeto de ampliação e modernização do porto de Sepetiba”. In: SILVA, Gerardo; COCCO, Giuseppe (Org.). *Cidades e Portos: espaços da globalização*. Rio de Janeiro: DP&A, 1999, p. 243-274.

BAUDOUIN, Thierry. “A cidade portuária na mundialização”. In: SILVA, Gerardo; COCCO, Giuseppe (Org.). *Cidades e portos: os espaços da globalização*. Rio de Janeiro: DP&A, 1999, p.27 -38.

BRASIL. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. *Anuário Estatístico Portuário – 2003*. Brasília: ANTAQ, 2004. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br>>. Acesso em: 28/01/05

_____. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. *Desempenho Operacional: Relatório 2004*. Brasília, 2005. Disponível em:<<http://www.antaq.gov.br>>. Acesso em: 15/04/05.

_____. Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes- GEIPOT. “Relatório Síntese”, In: *Reforma Portuária Brasileira*, 2001. Disponível em <http://www.geipot.gov.br/estudos_realizados/reformaportuaria_relsintese.doc>. Acesso em: 28/03/05

_____. Lei nº6.222, de 10 de julho de 1975. Autoriza o Poder Executivo a constituir a empresa pública denominada Empresa de Portos do Brasil S. A. PORTOBRAS, dispõe sobre a extinção do Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis – DNPVN e dá outras providências. Disponível em: <<http://www.senado.gov.br/servlets/NJUR.Filtro?tipo=LEI&secao=NJUILEGBRAS&numLei=006222&data=19750710&pathServer=www1/netacgi/nph-brs.exe&seq=000>> Acesso em: 05/01/05

_____. Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993. Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências. <http://www.geipot.gov.br/download/1993/93_4_Lei8630.doc> Acesso em: 05/01/05

_____. Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001. Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências. Disponível em: <<http://www.antt.gov.br/institucional/institucional.asp>> Acesso em: 26/05/05

_____. Lei nº 11.033, Institui o Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária – REPORTO. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2004/Lei/L11033.htm>. Acesso em: 26/05/05

_____. Ministério do Desenvolvimento Indústria e Comércio. *Notícias*. Brasília, 2005. Disponível em:

<http://www.desenvolvimento.gov.br/sito/ascon/noticias/noticia.php?cd_noticia=6313>

Acesso em: 22/03/05

_____. Ministério dos Transportes. Comissão Permanente de Meio Ambiente. *Política Portuária do Ministério dos Transportes*. Brasília, 2002. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/CPMA>>. Acesso em: 28/03/05.

_____. Ministério dos Transportes. Constituição da área do Porto Organizado de Vitória/ES. Portaria n 88, de 11/3/96. Disponível em :

<<http://www.geipot.gov.br/download/1996/96-4-Port88.doc> > Acesso em:12/03/2005

_____. Ministério dos Transportes. Define a área organizada do Porto de Santos/SP. Portaria n 94, de 17/02/95. Disponível em <<http://www.geipot.gov.br/download/1995/95-4-Port94.doc>> Acesso: 12/03/2005

_____. PORTO DE PARANAGUÁ. Disponível em: <<http://www.pr.gov.br/portos>>. Acesso em: 24/03/05

COUTINHO, Leonardo. “Os nós no meio do caminho”, In: *Revista Veja*. São Paulo: Editora Abril, edição especial, nº36, ano 37, outubro de 2004.

CUNHA, Ícaro. “Conflitos ambientais das atividades portuárias e políticas de gestão de gerenciamento costeiro”. In: JUNQUEIRA, Luciano A. Prates (Org.). *Desafios da Modernização Portuária*. São Paulo: Aduaneiras, 2002. p.111-130.

DA SILVA, Cláudio Ferreira; PORTO, Marcos Maia. *Transportes, Seguros e a Distribuição Física Internacional de Mercadorias*. São Paulo: Aduaneiras, 2000.

DE AGUIAR, Maria Aparecida Ferreira. “O Sindicato dos Estivadores na Contramão do Processo de Modernização do Porto de Santos”. In: JUNQUEIRA, Luciano A. Prates (Org.). *Desafios da Modernização Portuária*. São Paulo: Aduaneiras, 2002. p. 33 - 35.

FURTADO, Clarissa. “O nó dos portos brasileiros”, In: *Revista Desafios do Desenvolvimento*. Brasília, Edição 8, março 2005. Disponível em:

<<http://www.desafios.org.br/index.php?Edicao=8&pagina=noticias&idNoticia=57>>.

Acesso em: 25/03/05

GROSSMANN, Luís Osvaldo. “Falta infra-estrutura: Problemas em ferrovias, rodovias e nos terminais portuários ameaçam o aumento da produção em 2005”. In: *Clipping*. Brasília, 2004. Disponível em:

<<http://clipping.planejamento.gov.br/Noticias.asp?NOTCod=169497>>. Acesso em:

05/01/05

JUNQUEIRA, Luciano A. Prates (Org.). *Desafios da Modernização Portuária*. São Paulo: Aduaneiras, 2002.

KEEDI, Samir. *Logística de Transporte Internacional: Veículo Prático de Competitividade*. São Paulo: Aduaneiras, 2004.

KREUKELS, Anton. “Rotterdam: as relações entre porto e cidade sob as perspectivas nacional e internacional”. In: SILVA, Gerardo; COCCO, Giuseppe (Org.). *Cidades e portos: os espaços da globalização*. Rio de Janeiro: DP&A, 1999, p. 63-80.

LACERDA, Sander Magalhães. “Transporte Marítimo de Longo Curso no Brasil e no Mundo”. *Revista do BNDES*, Rio de Janeiro, v.11, n.21, p.209-232, jun.2004.

_____. “Navegação e Portos no Transporte de Contêineres”. *Revista do BNDES*, Rio de Janeiro, v.11, n.22, p.215-243, dez.2004

LANDIN, Raquel, et alli. “Exportação recorde enfrenta falta de navios e frete maior”. In: *Newsletter Valor Econômico*. Disponível em: <http://www.valor.com.br/veconomico/?show=index&mat=2462785&news=1>. Acesso em: 05/07/04

LLERENA, Juan Clinton. Os Portos Brasileiros e as Exportações “Porque a Reforma não Avança”. *Carta Mensal*, Rio de Janeiro, v.49, n. 578, maio 2003, p. 66-85

LLOVERA, Joan Alemany. “Por um desenvolvimento sustentável da cidade portuária”. In: SILVA, Gerardo; COCCO, Giuseppe (Org.). *Cidades e Portos: espaços da globalização*. Rio de Janeiro: DP&A, 1999. cap.10, p.209-216.

OLIVEIRA, Carlos Tavares. *Modernização dos Portos* – 3 ed. rev. ampl. São Paulo: Aduaneiras, 2002.

ONU. International Maritime Organizaton. Disponível em: <http://www.imo.org> >

PEREIRA, Renée. “ Porto de Santos, moderno e obsoleto”. *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, 12 jun, 2005, caderno Economia, B4.

PINTO, Cristiano Paixão Araújo & FLEURY, Ronaldo Curado. *A modernização dos portos e as relações de trabalho no Brasil*. Porto Alegre: Síntese, 2004, p.16-124

PORTO, Marcos Maia. Desenho Industrial e Modelos de gestão portuária: o caso brasileiro. In: SILVA, Gerardo; COCCO, Giuseppe (Org.). *Cidades e Portos: espaços da globalização*. Rio de Janeiro: DP&A, 1999, p. 217-242.

PORTO DE SANTOS. Companhia Docas do Estado de São Paulo –Codesp. Disponível em: <http://www.portodesantos.com> >

PORTO DE VITÓRIA. Companhia Docas do Espírito Santo. Disponível em: <http://www.portodevitoria.com.br>>

PROENÇA JR, Domício, DINIZ, Eugenio & RAZA, Salvador. “Os Fundadores do Pensamento Estratégico”. In: *Guia de Estudos de Estratégia*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1999.

RODRIGUES, José. “Santos terá 60 milhões para obras de dragagem”. In: *Clipping*. Santos, 2005. Disponível em:

<<http://clipping.planejamento.gov.br/Noticias.asp?NOTCod=175695>>. Acesso em: 02/02/05

_____. “Falta de dragagem afeta navios em Santos”. In: *Newsletter Valor Econômico*. Santos, n. 69, 2004. Disponível em:

<<http://www.valor.com.br/veconomico/?show=index&mat=2734736&edição=988&caderno=195&news=1&cod=78869395&s=1>> Acesso em: 13/03/05

RODRIGUES, Paulo Roberto Ambrósio. *Introdução aos sistemas de transporte no Brasil e à logística internacional*. – 2 ed. rev. e ampl. São Paulo: Aduaneiras, 2001.

SILVA, Gerardo; COCCO, Giuseppe (Org.). *Cidades e Portos: os espaços da globalização*. Rio de Janeiro: DP&A, 1999.

STARR, John; SLACK, Brian. “Porto como porta de entrada: discutindo a concepção tradicional”. In: SILVA, Gerardo; COCCO, Giuseppe (Org.). *Cidades e Portos: espaços da globalização*. Rio de Janeiro: DP&A, 1999, p.195-208.

VIDAL, Soraia Maria do S.C. “Santos: porto, cidade e região”. In: JUNQUEIRA, Luciano A. Prates (Org.). *Desafios da Modernização Portuária*. São Paulo: Aduaneiras, 2002, p. 11- 31.

VILLA, Paulo. “Ao porto o que é do porto”. *Correio Braziliense*, Brasília, 29 mai, 2005, p.21.

Anexo**LEI Nº 8.630, DE 25 DE FEVEREIRO DE 1993**

Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I**Da Exploração do Porto e das Operações Portuárias**

Art. 1º Cabe à União explorar, diretamente ou mediante concessão, o porto organizado.

§ 1º Para os efeitos desta Lei, consideram-se:

I – Porto organizado: o construído e aparelhado para atender às necessidades da navegação e da movimentação e armazenagem de mercadorias, concedido ou explorado pela União, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob a jurisdição de uma autoridade portuária;

II – Operação portuária: a de movimentação e armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, realizada no porto organizado por operadores portuários;

III – Operador portuário: a pessoa jurídica pré-qualificada para a execução de operação portuária na área do porto organizado;

IV – Área do porto organizado: a compreendida pelas instalações portuárias, quais sejam, ancoradouros, docas, cais, pontes e piers de atracação e acostagem, terrenos, armazéns, edificações e vias de circulação interna, bem como pela infra-estrutura de proteção e acesso aquaviário ao porto tais como guias-correntes, quebra-mares, eclusas, canais, bacias de evolução e áreas de fundeio que devam ser mantidas pela Administração do Porto, referida na Seção II do Capítulo VI desta Lei;

V – Instalação portuária de uso privativo: a explorada por pessoa jurídica de direito público ou privado, dentro ou fora da área do porto, utilizada na movimentação e ou armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes de transporte aquaviário .

§ 2º A concessão do porto organizado será sempre precedida de licitação, realizada de acordo com a lei que regulamenta o regime de concessão e permissão de serviços públicos.

Art. 2º A prestação de serviços por operadores portuários e a construção, total ou parcial, conservação, reforma, ampliação, melhoramento e exploração de instalações portuárias, dentro dos limites da área do porto organizado, serão realizadas nos termos desta Lei.

Art. 3º Exercem suas funções no porto organizado, de forma integrada e harmônica, a Administração do Porto, denominada autoridade portuária, e as autoridades aduaneira, marítima, sanitária, de saúde e de polícia marítima.

CAPÍTULO II

Das Instalações Portuárias

Art. 4º Fica assegurado ao interessado o direito de construir, reformar, ampliar, melhorar, arrendar e explorar instalação portuária, dependendo:

I – de contrato de arrendamento, celebrado com a União no caso de exploração direta, ou com sua concessionária, sempre através de licitação, quando localizada dentro dos limites da área do porto organizado;

II – de autorização do ministério competente, quando se tratar de terminal de uso privativo, desde que fora da área do porto organizado, ou quando o interessado for titular do domínio útil do terreno, mesmo que situado dentro da área do porto organizado.

§ 1º A celebração do contrato e a autorização a que se referem os incisos I e II deste artigo devem ser precedidas de consulta à autoridade aduaneira e ao poder público municipal e de aprovação do Relatório de Impacto sobre o Meio Ambiente (Rima).

§ 2º A exploração da instalação portuária de que trata este artigo far-se-á sob uma das seguintes modalidades:

I – uso público;

II – uso privativo:

a) exclusivo, para movimentação de carga própria;

b) misto, para movimentação de carga própria e de terceiros.

§ 3º A exploração de instalação portuária de uso público fica restrita à área do porto organizado.

§ 4º São cláusulas essenciais no contrato a que se refere o inciso I do *caput* deste artigo, as relativas:

I – ao objeto, à área de prestação do serviço e ao prazo;

II – ao modo, forma e condições da exploração do serviço, com a indicação, quando for o caso, de padrões de qualidade e de metas e prazos para o seu aperfeiçoamento;

III – aos critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros definidores da qualidade do serviço;

IV – ao valor do contrato, nele compreendida a remuneração pelo uso da infraestrutura a ser utilizada ou posta à disposição da referida instalação, inclusive a de proteção e acesso aquaviário;

V – à obrigação de execução das obras de construção, reforma, ampliação e melhoramento, com a fixação dos respectivos cronogramas de execução físico e financeiro;

VI – aos direitos e deveres dos usuários, com as obrigações correlatas do contratado e as sanções respectivas;

VII – à reversão de bens aplicados no serviço;

VIII – aos direitos, garantias e obrigações do contratante e do contratado, inclusive, quando for o caso, os relacionados com as previsíveis necessidades de futuras suplementações, alterações e expansões do serviço e conseqüente modernização, aperfeiçoamento e ampliação das instalações;

IX – à forma de fiscalização das instalações, dos equipamentos e dos métodos e práticas de execução dos serviços;

X – às garantias para adequada execução do contrato;

XI – ao início, término e, se for o caso, às condições de prorrogação do contrato, que poderá ser feita uma única vez, por prazo máximo igual ao originalmente contratado, desde que prevista no edital de licitação e que o prazo total, incluído o da prorrogação, não exceda a cinquenta anos;

XII – à responsabilidade do titular da instalação portuária pela inexecução ou deficiente execução dos serviços;

XIII – às hipóteses de extinção do contrato;

XIV – à obrigatoriedade de prestação de informações de interesse da Administração do Porto e das demais autoridades no porto, inclusive as de interesse específico da Defesa Nacional, para efeitos de mobilização;

XV – à adoção e ao cumprimento das medidas necessárias à fiscalização aduaneira de mercadorias, veículos e pessoas;

XVI – ao acesso, pelas autoridades do porto, às instalações portuárias;

XVII – às penalidades contratuais e sua forma de aplicação;

XVIII – ao foro.

§ 5º O disposto no inciso VI do parágrafo anterior somente se aplica aos contratos para exploração de instalação portuária de uso público.

§ 6º Os investimentos realizados pela arrendatária de instalação portuária localizada em terreno da União localizado na área do porto organizado reverterão à União, observado o disposto na lei que regulamenta o regime de concessão e permissão de serviços públicos.

Art. 5º O interessado na construção e exploração de instalação portuária dentro dos limites da área do porto organizado deve requerer à Administração do Porto a abertura da respectiva licitação.

§ 1º Indeferido o requerimento a que se refere o *caput* deste artigo cabe recurso, no prazo de quinze dias, ao Conselho de Autoridade Portuária de que trata a Seção I do Capítulo VI desta Lei.

§ 2º Mantido o indeferimento cabe recurso, no prazo de quinze dias, ao ministério competente.

§ 3º Na hipótese de o requerimento ou recurso não ser decidido nos prazos de trinta dias e sessenta dias, respectivamente, fica facultado ao interessado, a qualquer tempo, considerá-lo indeferido, para fins de apresentação do recurso a que aludem os parágrafos anteriores.

Art. 6º Para os fins do disposto no inciso II do art. 4º desta Lei, considera-se autorização a delegação, por ato unilateral, feita pela União a pessoa jurídica que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco.

§ 1º A autorização de que trata este artigo será formalizada mediante contrato de adesão, que conterá as cláusulas a que se referem os incisos I, II, III, V, VII, VIII, IX, X, XI, XII, XIII, XV, XVI, XVII e XVIII do § 4º do art. 4º desta Lei.

§ 2º Os contratos para movimentação de cargas de terceiros reger-se-ão, exclusivamente, pelas normas de direito privado, sem participação ou responsabilidade do poder público.

§ 3º As instalações de que trata o *caput* deste artigo ficarão sujeitas à fiscalização das autoridades aduaneira, marítima, sanitária, de saúde e de polícia marítima.

Art. 7º (Vetado)

CAPÍTULO III

Do Operador Portuário

Art. 8º Cabe aos operadores portuários a realização das operações portuárias previstas nesta Lei.

§ 1º É dispensável a intervenção de operadores portuários nas operações portuárias:

I – que, por seus métodos de manipulação, suas características de automação ou mecanização, não requeiram a utilização de mão-de-obra ou possam ser executadas exclusivamente pela própria tripulação das embarcações;

II – de embarcações empregadas:

a) na execução de obras de serviços públicos nas vias aquáticas do País, seja diretamente pelos poderes públicos, seja por intermédio de concessionários ou empreiteiros;

b) no transporte de gêneros de pequena lavoura e da pesca, para abastecer mercados de âmbito municipal;

c) na navegação interior e auxiliar;

d) no transporte de mercadorias líquidas a granel;

e) no transporte de mercadorias sólidas a granel, quando a carga ou descarga for feita por aparelhos mecânicos automáticos, salvo quanto aos serviços de recheio, quando necessários;

III – relativas à movimentação de:

a) cargas em área sobre controle militar, quando realizadas por pessoal militar ou vinculado à organização militar;

b) materiais, pelos estaleiros de construção e reparação naval;

c) peças sobressalentes, material de bordo, mantimentos e abastecimento de embarcações;

IV – relativas ao abastecimento de aguada, combustíveis e lubrificantes à navegação.

§ 2º Caso o interessado entenda necessário, a utilização de mão-de-obra complementar para execução das operações referidas no parágrafo anterior deve requisitá-la ao órgão gestor de mão-de-obra.

Art. 9º A pré-qualificação do operador portuário será efetuada junto à Administração do Porto, na forma de norma publicada pelo Conselho de Autoridade Portuária com exigências claras e objetivas.

§ 1º As normas de pré-qualificação referidas no *caput* deste artigo devem obedecer aos princípios da legalidade, moralidade e igualdade de oportunidade.

§ 2º A Administração do Porto terá trinta dias, contados do pedido do interessado, para decidir.

§ 3º Considera-se pré-qualificada como operador a Administração do Porto.

Art. 10. A atividade de operador portuário obedece às normas do regulamento do porto.

Art. 11. O operador portuário responde perante:

I – a Administração do Porto, pelos danos culposamente causados à infra-estrutura, às instalações e ao equipamento de que a mesma seja a titular ou que, sendo de propriedade de terceiro, se encontre a seu serviço ou sob sua guarda;

II – o proprietário ou consignatário da mercadoria, pelas perdas e danos que ocorrerem durante as operações que realizar ou em decorrência delas;

III – o armador, pelas avarias provocadas na embarcação ou na mercadoria dada a transporte;

IV – o trabalhador portuário, pela remuneração dos serviços prestados e respecti-vos encargos;

V – o órgão local de gestão de mão-de-obra do trabalho avulso, pelas contribuições não recolhidas;

VI – os órgãos competentes, pelo recolhimento dos tributos incidentes sobre o trabalho portuário avulso.

Art. 12. O operador portuário é responsável, perante a autoridade aduaneira, pelas mercadorias sujeitas a controle aduaneiro, no período em que essas lhe estejam confiadas ou quando tenha controle ou uso exclusivo de área do porto onde se acham depositadas ou devam transitar.

Art. 13. Quando as mercadorias a que se referem o inciso II do art. 11 e o artigo anterior desta Lei estiverem em área controlada pela Administração do Porto e após o seu recebimento, conforme definido pelo regulamento de exploração do porto, a responsabilidade cabe à Administração do Porto.

Art. 14. O disposto nos artigos anteriores não prejudica a aplicação das demais normas legais referentes ao transporte marítimo, inclusive as decorrentes de convenções internacionais ratificadas, enquanto vincularem internacionalmente a República Federativa do Brasil.

Art. 15. O serviço de movimentação de carga a bordo da embarcação deve ser executado de acordo com a instrução de seu comandante ou de seus prepostos, que serão responsáveis pela arrumação ou retirada da carga no que se refere à segurança da embarcação, quer no porto, quer em viagem.

Art. 16. O operador portuário é titular e responsável pela direção e coordenação das operações portuárias que efetuar.

Art. 17. Fica permitido às cooperativas formadas por trabalhadores portuários avulsos, registrados de acordo com esta Lei, se estabelecerem como operadores portuários

para a exploração de instalações portuárias, dentro ou fora dos limites da área do porto organizado.

CAPÍTULO IV

Da Gestão de Mão-de-Obra do Trabalho Portuário Avulso

Art. 18. Os operadores portuários, devem constituir, em cada porto organizado, um órgão de gestão de mão-de-obra do trabalho portuário, tendo como finalidade:

I – administrar o fornecimento da mão-de-obra do trabalhador portuário e do trabalhador portuário-avulso;

II – manter, com exclusividade, o cadastro do trabalhador portuário e o registro do trabalhador portuário avulso;

III – promover o treinamento e a habilitação profissional do trabalhador portuário, inscrevendo-o no cadastro;

IV – selecionar e registrar o trabalhador portuário avulso;

V – estabelecer o número de vagas, a forma e a periodicidade para acesso ao registro do trabalhador portuário avulso;

VI – expedir os documentos de identificação do trabalhador portuário;

VII – arrecadar e repassar, aos respectivos beneficiários, os valores devidos pelos operadores portuários, relativos à remuneração do trabalhador portuário avulso e aos correspondentes encargos fiscais, sociais e previdenciários.

Parágrafo único. No caso de vir a ser celebrado contrato, acordo, ou convenção coletiva de trabalho entre trabalhadores e tomadores de serviços, este precederá o órgão gestor a que se refere o *caput* deste artigo e dispensará a sua intervenção nas relações entre capital e trabalho no porto.

Art. 19. Compete ao órgão de gestão de mão-de-obra do trabalho portuário avulso:

I – aplicar, quando couber, normas disciplinares previstas em lei, contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho, no caso de transgressão disciplinar, as seguintes penalidades:

a) repreensão verbal ou por escrito;

b) suspensão do registro pelo período de dez a trinta dias;

c) cancelamento do registro;

II – promover a formação profissional e o treinamento multifuncional do trabalhador portuário, bem assim programas de realocação e de incentivo ao cancelamento do registro e de antecipação de aposentadoria;

III – arrecadar e repassar, aos respectivos beneficiários, contribuições destinadas a incentivar o cancelamento do registro e a aposentadoria voluntária;

IV – arrecadar as contribuições destinadas ao custeio do órgão;

V – zelar pelas normas de saúde, higiene e segurança no trabalho portuário avulso;

VI – submeter à Administração do Porto e ao respectivo Conselho de Autoridade Portuária propostas que visem à melhoria da operação portuária e à valorização econômica do porto.

§ 1º O órgão não responde pelos prejuízos causados pelos trabalhadores portuários avulsos aos tomadores dos seus serviços ou a terceiros.

§ 2º O órgão responde, solidariamente com os operadores portuários, pela remuneração devida ao trabalhador portuário avulso .

§ 3º O órgão pode exigir dos operadores portuários, para atender a requisição de trabalhadores portuários avulsos, prévia garantia dos respectivos pagamentos.

Art. 20.O exercício das atribuições previstas nos artigos 18 e 19 desta Lei, pelo órgão de gestão de mão-de-obra do trabalho portuário avulso, não implica vínculo empregatício com trabalhador portuário avulso.

Art. 21.O órgão de gestão de mão-de-obra pode ceder trabalhador portuário avulso em caráter permanente, ao operador portuário.

Art. 22.A gestão da mão-de-obra do trabalho portuário avulso deve observar as normas do contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 23.Deve ser constituída, no âmbito do órgão de gestão de mão-de-obra, Comissão Paritária para solucionar litígios decorrentes da aplicação das normas a que se referem os artigos 18, 19 e 21 desta Lei.

§ 1º Em caso de impasse, as partes devem recorrer à arbitragem de ofertas finais.

§ 2º Firmado o compromisso arbitral, não será admitida a desistência de qualquer das partes.

§ 3º Os árbitros devem ser escolhidos de comum acordo entre as partes e o laudo arbitral proferido para solução da pendência possui força normativa, independentemente de homologação judicial.

Art. 24.O órgão de gestão de mão-de-obra terá, obrigatoriamente, um Conselho de Supervisão e uma Diretoria Executiva.

§ 1º O Conselho de Supervisão será composto por três membros titulares e respectivos suplentes, sendo cada um dos seus membros e respectivos suplentes indicados por cada um dos blocos a que se referem os incisos II a IV do art. 31 desta Lei, e terá por competência:

I – deliberar sobre a matéria contida no inciso V do art. 18 desta Lei;

II – baixar as normas a que se refere o art. 28 desta Lei;

III – fiscalizar a gestão dos diretores, examinar, a qualquer tempo, os livros e papéis do organismo, solicitar informações sobre quaisquer atos praticados pelos diretores ou seus prepostos.

§ 2º A Diretoria Executiva será composta por um ou mais diretores, designados e destituíveis, a qualquer tempo, pelo bloco dos prestadores de serviços portuários a que se refere o inciso II do art. 31 desta Lei, cujo prazo de gestão não será superior a três anos, permitida a redesignação.

§ 3º Os membros do Conselho de Supervisão, até o máximo de 1/3 (um terço), poderão ser designados para cargos de diretores.

§ 4º No silêncio do estatuto ou contrato social, competirá a qualquer diretor a representação do organismo e a prática dos atos necessários ao seu funcionamento regular.

Art. 25. O órgão de gestão de mão-de-obra é reputado de utilidade pública e não pode ter fins lucrativos, sendo-lhe vedada a prestação de serviços a terceiros ou o exercício de qualquer atividade não vinculada à gestão de mão-de-obra.

CAPÍTULO V

Do Trabalho Portuário

Art. 26. O trabalho portuário de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, bloco e vigilância de embarcações, nos portos organizados, será realizado por trabalhadores portuários com vínculo empregatício a prazo indeterminado e por trabalhadores portuários avulsos.

Parágrafo único. A contratação de trabalhadores portuários de estiva, conferência de carga, conserto de carga e vigilância de embarcações com vínculo empregatício a prazo indeterminado será feita, exclusivamente, dentre os trabalhadores portuários avulsos registrados.

Art. 27. O órgão de gestão de mão-de-obra:

I – organizará e manterá cadastro de trabalhadores portuários habilitados ao desempenho das atividades referidas no artigo anterior;

II – organizará e manterá o registro dos trabalhadores portuários avulsos.

§ 1º A inscrição no cadastro do trabalhador portuário dependerá, exclusivamente, de prévia habilitação profissional do trabalhador interessado, mediante treinamento realizado em entidade indicada pelo órgão de gestão de mão-de-obra.

§ 2º O ingresso no registro do trabalhador portuário avulso depende de prévia seleção e respectiva inscrição no cadastro de que trata o inciso I deste artigo, obedecidas a disponibilidade de vagas e a ordem cronológica de inscrição no cadastro.

§ 3º A inscrição no cadastro e o registro do trabalhador portuário extingue-se por morte, aposentadoria ou cancelamento.

Art. 28. A seleção e o registro do trabalhador portuário avulso serão feitos pelo órgão de gestão de mão-de-obra avulsa, de acordo com as normas que forem estabelecidas em contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 29. A remuneração, a definição das funções, a composição dos termos e as demais condições do trabalho avulso serão objeto de negociação entre as entidades representativas dos trabalhadores portuários avulsos e dos operadores portuários.

CAPÍTULO VI

Da Administração do Porto Organizado

SEÇÃO I

Do Conselho de Autoridade Portuária

Art. 30. Será instituído, em cada porto organizado ou no âmbito de cada concessão, um Conselho de Autoridade Portuária.

§ 1º Compete ao Conselho de Autoridade Portuária:

- I – baixar o regulamento de exploração;
- II – homologar o horário de funcionamento do porto;
- III – opinar sobre a proposta de orçamento do porto;
- IV – promover a racionalização e a otimização do uso das instalações portuárias;
- V – fomentar a ação industrial e comercial do porto;
- VI – zelar pelo cumprimento das normas de defesa da concorrência;
- VII – desenvolver mecanismos para atração de cargas;
- VIII – homologar os valores das tarifas portuárias;
- IX – manifestar-se sobre os programas de obras, aquisições e melhoramentos da infra-estrutura portuária;
- X – aprovar o plano de desenvolvimento e zoneamento do porto;
- XI – promover estudos objetivando compatibilizar o plano de desenvolvimento do porto com os programas federais, estaduais e municipais de transporte em suas diversas modalidades;
- XII – assegurar o cumprimento das normas de proteção ao meio ambiente;
- XIII – estimular a competitividade;
- XIV – indicar um membro da classe empresarial e outro da classe trabalhadora para compor o conselho de administração ou órgão equivalente da concessionária do porto, se entidade sob controle estatal;
- XV – baixar seu regimento interno;
- XVI – pronunciar-se sobre outros assuntos de interesse do porto.

§ 2º Compete, ainda, ao Conselho de Autoridade Portuária estabelecer normas visando o aumento da produtividade e a redução dos custos das operações portuárias, especialmente as de contêineres e do sistema roll-on/roll-off.

§ 3º O representante dos trabalhadores a que se refere o inciso XIS do § 1º deste artigo será indicado pelo respectivo sindicato de trabalhadores em capatazia com vínculo empregatício a prazo indeterminado.

Art. 31.O Conselho de Autoridade Portuária será constituído pelos seguintes blocos de membros titulares e respectivos suplentes:

- I – bloco do poder público, sendo:
 - a) um representante do Governo Federal, que será o Presidente do Conselho;
 - b) um representante do Estado onde se localiza o porto;
 - c) um representante dos Municípios onde se localiza o porto ou os portos organizados abrangidos pela concessão;
- II – bloco dos operadores portuários, sendo:
 - a) um representante da Administração do Porto;

- b) um representante dos armadores;
 - c) um representante dos titulares de instalações portuárias privadas localizadas dentro dos limites da área do porto;
 - d) um representante dos demais operadores portuários;
- III – bloco da classe dos trabalhadores portuários, sendo:
- a) dois representantes dos trabalhadores portuários avulsos;
 - b) dois representantes dos demais trabalhadores portuários;
- IV – bloco dos usuários dos serviços portuários e afins, sendo:
- a) dois representantes dos exportadores e importadores de mercadorias;
 - b) dois representantes dos proprietários e consignatários de mercadorias;
 - c) um representante dos terminais retroportuários.

§ 1º Para os efeitos do disposto neste artigo, os membros do Conselho serão indicados:

I – pelo ministério competente, Governadores de Estado e Prefeitos Municipais, no caso do inciso I do *caput* deste artigo;

II – pelas entidades de classe das respectivas categorias profissionais e econômicas, nos casos dos incisos II e III do *caput* deste artigo;

III – pela Associação de Comércio Exterior (AEB), no caso do inciso IV, alínea **a** do *caput* deste artigo;

IV – pelas associações comerciais locais, no caso do inciso IV, alínea **b** do *caput* deste artigo.

§ 2º Os membros do Conselho serão designados pelo ministério competente para um mandato de dois anos, podendo ser reconduzidos por igual ou iguais períodos.

§ 3º Os membros do Conselho não serão remunerados, considerando-se de relevante interesse público os serviços prestados.

§ 4º As deliberações do Conselho serão tomadas de acordo com as seguintes regras:

I – cada bloco terá direito a um voto;

II – o presidente do conselho terá voto de qualidade.

§ 5º As deliberações do conselho serão baixadas em ato do seu presidente.

Art. 32. Os Conselhos de Autoridade Portuária (CAPs) instituirão Centros de Treinamento Profissional destinados à formação e aperfeiçoamento de pessoal para o desempenho de cargos e o exercício de funções e ocupações peculiares às operações portuárias e suas atividades correlatas.

SEÇÃO II

Da Administração do Porto Organizado

Art. 33.A Administração do Porto é exercida diretamente pela União ou pela entidade concessionária do porto organizado.

§ 1º Compete à Administração do Porto, dentro dos limites da área do porto:

I – cumprir e fazer cumprir as leis, os regulamentos do serviço e as cláusulas do contrato de concessão;

II – assegurar, ao comércio e à navegação, o gozo das vantagens decorrentes do melhoramento e aparelhamento do porto;

III – pré-qualificar os operadores portuários;

IV – fixar os valores e arrecadar a tarifa portuária;

V – prestar apoio técnico e administrativo ao Conselho de Autoridade Portuária e ao órgão de gestão de mão-de-obra;

VI – fiscalizar a execução ou executar as obras de construção, reforma, ampliação, melhoramento e conservação das instalações portuárias, nelas compreendida a infra-estrutura de proteção e de acesso aquaviário ao porto;

VII – fiscalizar as operações portuárias, zelando para que os serviços se realizem com regularidade, eficiência, segurança e respeito ao meio ambiente;

VIII – adotar as medidas solicitadas pelas demais autoridades no porto, no âmbito das respectivas competências;

IX – organizar e regulamentar a guarda portuária, a fim de prover a vigilância e segurança do porto;

X – promover a remoção de embarcações ou cascos de embarcações que possam prejudicar a navegação das embarcações que acessam o porto;

XI – autorizar, previamente ouvidas as demais autoridades do porto, a entrada e a saída, inclusive a atracação e desatracação, o fundeio e o tráfego de embarcação na área do porto, bem assim a movimentação de carga da referida embarcação, ressalvada a intervenção da autoridade marítima na movimentação considerada prioritária em situações de assistência e salvamento de embarcação;

XII – suspender operações portuárias que prejudiquem o bom funcionamento do porto, ressalvados os aspectos de interesse da autoridade marítima responsável pela segurança do tráfego aquaviário;

XIII – lavrar autos de infração e instaurar processos administrativos, aplicando as penalidades previstas em lei, ressalvados os aspectos legais de competência da União, de forma supletiva, para os fatos que serão investigados e julgados conjuntamente;

XIV – desincumbir-se dos trabalhos e exercer outras atribuições que lhes forem cometidas pelo Conselho de Autoridade Portuária;

XV – estabelecer o horário de funcionamento no porto, bem como as jornadas de trabalho no cais de uso público.

§ 2º O disposto no inciso XI do parágrafo anterior não se aplica à embarcação militar que não esteja praticando comércio.

§ 3º A autoridade marítima responsável pela segurança do tráfego pode intervir para assegurar ou garantir aos navios da Marinha do Brasil a prioridade para atracação no porto.

§ 4º Para efeito do disposto no inciso XI deste artigo, as autoridades no porto devem criar mecanismo permanente de coordenação e integração das respectivas funções, com a finalidade de agilizar a fiscalização e a liberação das pessoas, embarcações e mercadorias.

§ 5º Cabe à Administração do Porto, sob coordenação:

I – da autoridade marítima:

a) estabelecer, manter e operar o balizamento do canal de acesso e da bacia de evolução do porto;

b) delimitar as áreas de fundeadouro, de fundeio para carga e descarga, de inspeção sanitária e de polícia marítima, bem assim as destinadas a plataformas e demais embarcações especiais, navios de guerra e submarinos, navios em reparo ou aguardando atracação e navios com cargas inflamáveis ou explosivos;

c) estabelecer e divulgar o calado máximo de operação dos navios, em função dos levantamentos batimétricos efetuados sob sua responsabilidade;

d) estabelecer e divulgar o porte bruto máximo e as dimensões máximas dos navios que irão trafegar, em função das limitações e características físicas do cais do porto;

II – da autoridade aduaneira:

a) delimitar a área de alfandegamento do porto;

b) organizar e sinalizar os fluxos de mercadorias, veículos, unidades de cargas e de pessoas, na área do porto.

Art. 34.É facultado o arrendamento, pela Administração do Porto, sempre através de licitação, de terrenos e instalações portuárias localizadas dentro da área do porto, para utilização não afeta às operações portuárias, desde que previamente consultada a administração aduaneira.

SEÇÃO III

Da Administração Aduaneira nos Portos Organizados

Art. 35.A administração aduaneira, nos portos organizados, será exercida nos termos da legislação específica.

Parágrafo único. A entrada ou saída de mercadorias procedentes ou destinadas ao exterior, somente poderá efetuar-se em portos ou terminais alfandegados.

Art. 36.Compete ao Ministério da Fazenda, por intermédio das repartições aduaneiras:

I – cumprir e fazer cumprir a legislação que regula a entrada, a permanência e a saída de quaisquer bens ou mercadorias do País;

II – fiscalizar a entrada, a permanência, a movimentação e a saída de pessoas, veículos, unidades de carga e mercadorias, sem prejuízo das atribuições das outras autoridades no porto;

III – exercer a vigilância aduaneira e promover a repressão ao contrabando, ao descaminho e ao tráfico de drogas, sem prejuízo das atribuições de outros órgãos;

IV – arrecadar os tributos incidentes sobre o comércio exterior;

V – proceder ao despacho aduaneiro na importação e na exportação;

VI – apurar responsabilidade tributária decorrente de avaria, quebra ou falta de mercadorias, em volumes sujeitos a controle aduaneiro;

VII – proceder à apreensão de mercadoria em situação irregular, nos termos da legislação fiscal aplicável;

VIII – autorizar a remoção de mercadorias da área do porto para outros locais, alfandegados ou não, nos casos e na forma prevista na legislação aduaneira;

IX – administrar a aplicação, às mercadorias importadas ou a exportar, de regimes suspensivos, exonerativos ou devolutivos de tributos;

X – assegurar, no plano aduaneiro, o cumprimento de tratados, acordos ou convenções internacionais;

XI – zelar pela observância da legislação aduaneira e pela defesa dos interesses fazendários nacionais.

§ 1º O alfandegamento de portos organizados, pátios, armazéns, terminais e outros locais destinados à movimentação e armazenagem de mercadorias importadas ou destinadas à exportação, será efetuado após o cumprimento dos requisitos previstos na legislação específica.

§ 2º No exercício de suas atribuições, a autoridade aduaneira terá livre acesso a quaisquer dependências do porto e às embarcações atracadas ou não, bem como aos locais onde se encontrem mercadorias procedentes do exterior ou a ele destinadas, podendo, quando julgar necessário, requisitar papéis, livros e outros documentos, inclusive, quando necessário, o apoio de força pública federal, estadual ou municipal.

CAPÍTULO VII

Das Infrações e Penalidades

Art. 37. Constitui infração toda a ação ou omissão, voluntária ou involuntária, que importe:

I – na realização de operações portuárias com infringência ao disposto nesta lei ou com inobservância dos regulamentos do porto;

II – na recusa, por parte do órgão de gestão de mão-de-obra, da distribuição de trabalhadores a qualquer operador portuário, de forma não justificada;

III – na utilização de terrenos, área, equipamentos e instalações localizadas na área do porto, com desvio de finalidade ou com desrespeito à lei ou aos regulamentos.

§ 1º Os regulamentos do porto não poderão definir infração ou cominar penalidade que não esteja autorizada ou prevista em lei.

§ 2º Responde pela infração, conjunta ou isoladamente, qualquer pessoa física ou jurídica que, intervindo na operação portuária, concorra para a sua prática ou dela se beneficie.

Art. 38. As infrações estão sujeitas às seguintes penas, aplicáveis separada ou cumulativamente, de acordo com a gravidade da falta:

I – advertência;

II – multa, de 100 (cem) até 20.000 (vinte mil) Unidades Fiscais de Referência (Ufir);

III – proibição de ingresso na área do porto por período de trinta a cento e oitenta dias;

IV – suspensão da atividade de operador portuário, pelo período de trinta a cento e oitenta dias;

V – cancelamento do credenciamento do operador portuário .

Art. 39. Compete à Administração do Porto:

I – determinar a pena ou as penas aplicáveis ao infrator ou a quem deva responder pela infração, nos termos da lei;

II – fixar a quantidade da pena, respeitados os limites legais.

Art. 40. Apurando-se, no mesmo processo, a prática de duas ou mais infrações pela mesma pessoa física ou jurídica, aplicam-se, cumulativamente, as penas a elas cominadas, se as infrações não forem idênticas.

§ 1º Quando se tratar de infração continuada em relação à qual tenham sido lavrados diversos autos ou representações, serão eles reunidos em um só processo, para imposição da pena.

§ 2º Considerar-se-ão continuadas as infrações quando se tratar de repetição de falta ainda não apurada ou que seja objeto do processo, de cuja instauração o infrator não tenha conhecimento, por meio de intimação.

Art. 41. Da decisão da Administração do Porto que aplicar a penalidade caberá recurso voluntário, no prazo de trinta dias contados da intimação, para o Conselho de Autoridade Portuária, independentemente de garantia de instância.

Art. 42. Na falta de pagamento de multa no prazo de trinta dias a partir da ciência, pelo infrator, da decisão final que impuser a penalidade, terá lugar o processo de execução.

Art. 43. As importâncias pecuniárias resultantes da aplicação das multas previstas nesta lei reverterão para a Administração do Porto.

Art. 44. A aplicação das penalidades previstas nesta lei, e seu cumprimento, não prejudica, em caso algum, a aplicação das penas cominadas para o mesmo fato pela legislação aplicável.

CAPÍTULO VIII

Das Disposições Finais

Art. 45. O operador portuário não poderá locar ou tomar mão-de-obra sob o regime de trabalho temporário (Lei nº 6.019, de 3 de janeiro de 1974).

Art. 46. (Vetado)

CAPÍTULO IX

Das Disposições Transitórias

Art. 47. É fixado o prazo de noventa dias contados da publicação desta Lei para a constituição dos órgãos locais de gestão de mão-de-obra do trabalho portuário avulso.

Parágrafo único. Enquanto não forem constituídos os referidos órgãos, suas competências serão exercidas pela respectiva Administração do Porto.

Art. 48. Os atuais contratos de exploração de terminais ou embarcadores de uso privativo deverão ser adaptados, no prazo de até cento e oitenta dias, às disposições desta lei, assegurado aos titulares o direito de opção por qualquer das formas de exploração previstas no inciso II do § 2º do art. 4º desta Lei.

Art. 49. Na falta de contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho, deverá ser criado o órgão gestor a que se refere o art. 18 desta lei no nonagésimo dia a contar da publicação desta lei.

Art. 50. Fica o Poder Executivo autorizado a desmembrar as atuais concessões para exploração de portos.

Art. 51. As administrações dos portos organizados devem adotar estruturas de tarifas adequadas aos respectivos sistemas operacionais, em substituição ao modelo tarifário previsto no Decreto nº 24.508, de 29 de junho de 1934, e suas alterações.

Parágrafo único. As novas estruturas tarifárias deverão ser submetidas à apreciação dos respectivos Conselhos de Autoridade Portuária, dentro do prazo de sessenta dias.

Art. 52. A alíquota do Adicional de Tarifa Portuária (ATP) (Lei nº 7.700, de 21 de dezembro de 1988), é reduzida para:

I – em 1993, 40% (quarenta por cento);

II – em 1994, 30% (trinta por cento);

III – em 1995, 20% (vinte por cento);

§ 1º A partir do exercício de 1993, os recursos do ATP serão aplicados no porto organizado que lhes deu origem, nos seguintes percentuais:

I – 30% (trinta por cento) em 1993;

II – 40% (quarenta por cento) em 1994;

III – 50% (cinquenta por cento) em 1995;

IV – 60% (sessenta por cento) em 1996;

V – 70% (setenta por cento) a partir do exercício de 1997.

§ 2º O ATP não incide sobre operações portuárias realizadas com mercadorias movimentadas em instalações portuárias localizadas fora da área do porto organizado.

Art. 53. O Poder Executivo promoverá, no prazo de cento e oitenta dias, a adaptação das atuais concessões, permissões e autorizações às disposições desta lei.

Art. 54. É assegurada a inscrição no cadastro de que trata o inciso I do art. 27 desta lei aos atuais integrantes de forças supletivas que, matriculados, credenciados ou registrados, complementam o trabalho dos efetivos.

Art. 55. É assegurado o registro de que trata o inciso II do art. 27 desta Lei aos atuais trabalhadores portuários avulsos matriculados, até 31 de dezembro de 1990, na forma da lei, junto aos órgãos competentes, desde que estejam comprovadamente exercendo a atividade em caráter efetivo desde aquela data.

Parágrafo único. O disposto neste artigo não abrange os trabalhadores portuários aposentados.

Art. 56.É facultado aos titulares de instalações portuárias de uso privativo a contratação de trabalhadores a prazo indeterminado, observado o disposto no contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho das respectivas categorias econômicas preponderantes.

Parágrafo único. Para os efeitos do disposto neste artigo, as atuais instalações portuárias de uso privativo devem manter, em caráter permanente, a atual proporção entre trabalhadores com vínculo empregatício e trabalhadores avulsos.

Art. 57.No prazo de cinco anos contados a partir da publicação desta Lei, a prestação de serviços por trabalhadores portuários deve buscar, progressivamente, a multifuncionalidade do trabalho, visando adequá-lo aos modernos processos de manipulação de cargas e aumentar a sua produtividade.

§ 1º Os contratos, as convenções e os acordos coletivos de trabalho deverão estabelecer os processos de implantação progressiva da multifuncionalidade do trabalho portuário de que trata o *caput* deste artigo.

§ 2º Para os efeitos do disposto neste artigo a multifuncionalidade deve abranger as atividades de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, vigilância de embarcações e bloco.

§ 3º Considera-se:

I – Capatazia: a atividade de movimentação de mercadorias nas instalações de uso público, compreendendo o recebimento, conferência, transporte interno, abertura de volumes para a conferência aduaneira, manipulação, arrumação e entrega, bem como o carregamento e descarga de embarcações, quando efetuados por aparelhamento portuário;

II – Estiva: a atividade de movimentação de mercadorias nos conveses ou nos porões das embarcações principais ou auxiliares, incluindo o transbordo, arrumação, peação e despeação, bem como o carregamento e a descarga das mesmas, quando realizados com equipamentos de bordo;

III – Conferência de carga: a contagem de volumes, anotação de suas características, procedência ou destino, verificação do estado das mercadorias, assistência à pesagem, conferência do manifesto, e demais serviços correlatos, nas operações de carregamento e descarga de embarcações;

IV – Conserto de carga: o reparo e restauração das embalagens de mercadorias, nas operações de carregamento e descarga de embarcações, reembalagem, marcação, remarcação, carimbagem, etiquetagem, abertura de volumes para vistoria e posterior recomposição;

V – Vigilância de embarcações: a atividade de fiscalização da entrada e saída de pessoas a bordo das embarcações atracadas ou fundeadas ao largo, bem como da movimentação de mercadorias nos portalós, rampas, porões, conveses, plataformas e em outros locais da embarcação;

VI – Bloco: a atividade de limpeza e conservação de embarcações mercantes e de seus tanques, incluindo batimento de ferrugem, pintura, reparos de pequena monta e serviços correlatos .

Art. 58.Fica facultado aos trabalhadores avulsos, registrados em decorrência do disposto no art. 55 desta Lei, requererem ao organismo local de gestão de mão-de-obra, no

prazo de até 1 (um) ano contado do início da vigência do adicional a que se refere o art. 61, o cancelamento do respectivo registro profissional.

Parágrafo único. O Poder Executivo poderá antecipar o início do prazo estabelecido neste artigo.

Art. 59.É assegurada aos trabalhadores portuários avulsos que requeiram o cancelamento do registro nos termos do artigo anterior:

I – indenização correspondente a Cr\$ 50.000.000,00 (cinquenta milhões de cruzeiros), a ser paga de acordo com as disponibilidades do fundo previsto no art. 64 desta lei;

II – o saque do saldo de suas contas vinculadas do FGTS, de que dispõe a Lei nº 8.036, de 11 de maio de 1990.

§ 1º O valor da indenização de que trata o inciso I deste artigo será corrigido monetariamente, a partir de julho de 1992, pela variação mensal do Índice de Reajuste do Salário Mínimo (IRSM), publicado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

§ 2º O cancelamento do registro somente surtirá efeito a partir do recebimento pelo trabalhador portuário avulso, da indenização .

§ 3º A indenização de que trata este artigo é isenta de tributos da competência da União.

Art. 60.O trabalhador portuário avulso que tenha requerido o cancelamento do registro nos termos do art. 58 desta lei para constituir sociedade comercial cujo objeto seja o exercício da atividade de operador portuário, terá direito à complementação de sua indenização, no valor correspondente a Cr\$ 12.000.000,00 (doze milhões de cruzeiros), corrigidos na forma do disposto no § 1º do artigo anterior, mediante prévia comprovação da subscrição de capital mínimo equivalente ao valor total a que faça jus.

Art. 61.É criado o Adicional de Indenização do Trabalhador Portuário Avulso (AITP) destinado a atender aos encargos de indenização pelo cancelamento do registro do trabalhador portuário avulso, nos termos desta Lei.

Parágrafo único. O AITP terá vigência pelo período de 4 (quatro) anos, contados do início do exercício financeiro seguinte ao da publicação desta Lei.

Art. 62.O AITP é um adicional ao custo das operações de carga e descarga realizadas com mercadorias importadas ou exportadas, objeto do comércio na navegação de longo curso.

Art. 63.O adicional incide nas operações de embarque e desembarque de mercadorias importadas ou exportadas por navegação de longo curso, à razão de 0,7 (sete décimos) de Ufir por tonelada de granel sólido, 1,0 (uma) de Ufir por tonelada de granel líquido e 0,6 (seis décimos) de Ufir por tonelada de carga geral, solta ou unitizada.

Art. 64.São isentas do AITP as operações realizadas com mercadorias movimentadas no comércio interno, objeto de transporte fluvial, lacustre e de cabotagem.

Parágrafo único. Para os efeitos deste artigo, considera-se transporte fluvial, lacustre e de cabotagem a ligação que tem origem e destino em porto brasileiro.

Art. 65.O AITP será recolhido pelos operadores, portuários responsáveis pela carga ou descarga das mercadorias até dez dias após a entrada da embarcação no porto de carga ou descarga em agência do Banco do Brasil S.A., na praça de localização do porto.

§ 1º Dentro do prazo previsto neste artigo, os operadores portuários deverão apresentar à Receita Federal o comprovante do recolhimento do AITP.

§ 2º O atraso no recolhimento do AITP importará na inscrição do débito em Dívida Ativa, para efeito de cobrança executiva, nos termos da legislação em vigor.

§ 3º Na cobrança executiva a dívida fica sujeita à correção monetária, juros de mora de 1% (um por cento) ao mês e multa de 20% (vinte por cento) sobre a importância devida.

§ 4º Os órgãos da Receita Federal não darão seguimento a despachos de mercadorias importadas ou exportadas, sem comprovação do pagamento do AITP.

Art. 66.O produto da arrecadação do AITP será recolhido ao fundo de que trata o art. 67 desta lei.

Art. 67.É criado o Fundo de Indenização do Trabalhador Portuário Avulso (FITP), de natureza contábil, destinado a prover recursos para indenização do cancelamento do registro do trabalhador portuário avulso, de que trata esta Lei.

§ 1º São recursos do fundo:

I – o produto da arrecadação do AITP;

II – (vetado);

III – o produto do retorno das suas aplicações financeiras;

IV – a reversão dos saldos anuais não aplicados.

§ 2º Os recursos disponíveis do fundo poderão ser aplicados em títulos públicos federais ou em outras operações aprovadas pelo Ministro da Fazenda.

§ 3º O fundo terá como gestor o Banco do Brasil S.A.

Art. 68. Para os efeitos previstos nesta lei, os órgãos locais de gestão de mão-de-obra informarão ao gestor do fundo o nome e a qualificação do beneficiário da indenização, bem assim a data do requerimento a que se refere o art. 58 desta Lei.

Art. 69.As administrações dos portos organizados estabelecerão planos de incentivo financeiro para o desligamento voluntário de seus empregados, visando o ajustamento de seus quadros às medidas previstas nesta lei.

Art. 70.É assegurado aos atuais trabalhadores portuários em capatazia com vínculo empregatício a prazo indeterminado a inscrição no registro a que se refere o inciso II do art. 27 desta lei, em qualquer dos órgãos locais de gestão de mão-de-obra, a sua livre escolha, no caso de demissão sem justa causa.

Art. 71.O registro de que trata o inciso II do *caput* do art. 27 desta Lei abrange os atuais trabalhadores integrantes dos sindicatos de operários avulsos em capatazia, bem como a atual categoria de arrumadores.

Art. 72.(Vetado)

Art. 73.O BNDES, por intermédio do Finame, financiará, com prioridade, os equipamentos portuários.

Art. 74.Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 75.Ficam revogados, no prazo de cento e oitenta dias contado da publicação desta Lei, os artigos 254 a 292 e o inciso VIII do art. 544 da Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943.

Art. 76.Ficam revogados, também os Decretos nºs 24.324, de 1º de junho de 1934, 24.447, de 22 de junho de 1934, 24.508, de 29 de junho de 1934, 24.511, de 29 de junho de 1934, e 24.599, de 6 de julho de 1934; os Decretos-Leis nºs 6.460, de 2 de maio de 1944 e 8.439, de 24 de dezembro de 1945; as Leis nºs 1.561, de 21 de fevereiro de 1952, 2.162, de 4 de janeiro de 1954, 2.191, de 5 de março de 1954 e 4.127, de 27 de agosto de 1962; os Decretos-Leis nºs 3, de 27 de janeiro de 1966, 5, de 4 de abril de 1966 e 83, de 26 de dezembro de 1966; a Lei nº 5.480, de 10 de agosto de 1968; os incisos VI e VII do art. 1º do Decreto-Lei nº 1.143, de 30 de dezembro de 1970; as Leis nºs 6.222, de 10 de julho de 1975 e 6.914, de 27 de maio de 1981, bem como as demais disposições em contrário.

Brasília, 25 de fevereiro de 1993; 172º da Independência e 105º da República.

ITAMAR FRANCO

Alberto Goldman

Walter Barelli

